

2018

Estudio de la siniestralidad de los motociclistas asociado a conducción bajo los efectos del alcohol y efectividad de las medidas de control en el municipio de Acacías, Meta

Daniel Roberto Martinez Peña
Universidad de La Salle, Bogotá

Santiago Javier Pardo Valderrama
Universidad de La Salle, Bogotá

Follow this and additional works at: https://ciencia.lasalle.edu.co/ing_civil



Part of the [Civil Engineering Commons](#), and the [Transportation Engineering Commons](#)

Citación recomendada

Martinez Peña, D. R., & Pardo Valderrama, S. J. (2018). Estudio de la siniestralidad de los motociclistas asociado a conducción bajo los efectos del alcohol y efectividad de las medidas de control en el municipio de Acacías, Meta. Retrieved from https://ciencia.lasalle.edu.co/ing_civil/373

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Ingeniería at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Ingeniería Civil by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

ESTUDIO DE LA SINIESTRALIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS ASOCIADO A
CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y EFECTIVIDAD DE LAS
MEDIDAS DE CONTROL EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS, META.

DANIEL ROBERTO MARTINEZ PEÑA
SANTIAGO JAVIER PARDO VALDERRAMA

UNIVERSIDAD DE LA SALLE
FACULTAD DE INGENIERÍA
PROGRAMA DE INGENIERÍA CIVIL
BOGOTÁ D.C.

2018

ESTUDIO DE LA SINIESTRALIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS ASOCIADO A
CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y EFECTIVIDAD DE LAS
MEDIDAS DE CONTROL EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS, META.

DANIEL ROBERTO MARTINEZ PEÑA
SANTIAGO JAVIER PARDO VALDERRAMA

TRABAJO DE GRADO COMO APOYO A LA INVESTIGACIÓN PRESENTADO COMO
REQUISITO PARA OPTAR AL TÍTULO DE INGENIERO CIVIL

DIRECTOR TEMÁTICO
ING. EDDER ALEXANDER VELANDIA DURÁN
MSc. Ingeniería Civil e Industrial.
Becario Escuela De Gobierno Alberto Lleras Camargo

CODIRECTOR TEMÁTICO
DANIEL CANO GÓMEZ
MSc. Planificación Urbana y Regional.

UNIVERSIDAD DE LA SALLE
FACULTAD DE INGENIERÍA
PROGRAMA DE INGENIERÍA CIVIL
BOGOTÁ D.C.

2018

Nota de aceptación

Firma Director

Firma del Jurado

Firma del Jurado

Bogotá, 2018

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a Dios que nos dio vida y fuerzas para culminar este sueño tan anhelado, también al Ingeniero Edder Alexander Velandia Durán, director de este trabajo de grado por su colaboración y apoyo en todo momento. A las personas que nos colaboraron en la realización de este documento como son: Daniel Cano Gómez co-director del proyecto, Dra. María Consuelo Molano Directora del Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías, a los Agentes de Tránsito del ITTA y un agradecimiento especial a Lorena Muñoz equipo de trabajo en representación del ITTA.

DEDICATORIA

A Dios por darme la vida, a mi familia por el apoyo durante toda la carrera. A mi pareja Náthaly Blanco quien; al igual que mi familia; siempre estuvo a mi lado para cualquier circunstancia.

Santiago Javier Pardo Valderrama

A mi familia y quien esté involucrado en este logro.

Daniel Roberto Martínez Peña

INDICE GENERAL

GLOSARIO	11
INTRODUCCIÓN	19
OBJETIVOS	25
1 Objetivo General	25
2 Objetivos Específicos.....	25
ANTECEDENTES	26
1 Prevalencia de accidentes de tránsito en el municipio de Granada-Meta, durante el periodo 2009-2012.....	26
2 Caracterización Accidentalidad Vial Con Motocicletas En Bogotá 2007-2012.....	27
3 La Accidentalidad De Las Motocicletas En Zona Urbana.....	27
4 La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región.....	28
MARCO DE REFERENCIA	28
1 Municipio de Acacias, Departamento del Meta.....	30
2 El factor socio-cultural acacireño, y su relación con el comportamiento de las demás regiones de Colombia.....	33
3 Entes reguladores de tránsito en Acacías.....	37
Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías (ITTA).	37
Dirección de tránsito de la Policía Nacional – DITRA.	40
4 El uso de la motocicleta en Colombia.....	41
5 Consumo de bebidas alcohólicas y sus efectos en el cuerpo humano.	46
6 La legislación de la motocicleta en Colombia	50
Modificaciones del Código Nacional de Tránsito y Transporte (2002-2018).....	52
Deberes y derechos de los motociclistas	54
Multa por conducir en estado de ebriedad.....	58
Multa por no tener la licencia de conducción.....	66
Multa por infringir la ley	67
7 Campañas de seguridad vial.....	68
Nivel nacional.....	70
Nivel internacional	77
8 Campañas en desarrollo por parte del Instituto de Tránsito y Transporte en Acacias, Meta.	88
Campaña pedagógica en colegios del municipio de tránsito.....	88
Campaña pedagógica en el centro de la ciudad a conductores.....	89

Parqueadero en zonas de alta concurrencia de motos y carros.....	89
DESARROLLO DE LA METODOLOGIA.....	90
1. Reunión por parte de los investigadores con el Profesional de la Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional SIMIT.....	90
2. Reunión por parte de los investigadores con la Directora del Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías (ITTA) (Dra. María Consuelo Molano Cespedes).	90
3. Visita preliminar y contextualización con el Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías (ITTA).	90
4. Diseño de la base de datos y la encuesta.....	91
5. Diseño del muestreo.....	91
- Tamaño de la muestra.	92
- Fórmula para el cálculo del tamaño de la muestra	92
- La encuesta.....	93
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN Y LOS DATOS	95
1. BASE DE DATOS MUNICIPIO DE ACACIAS (Fuente ITTA)	95
2. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA ENCUESTA	112
DISCUSION DE RESULTADOS ENCUESTA	136
CONCLUSIONES	142
RECOMENDACIONES.....	148
BIBLIOGRAFÍA	149
CIBERGRAFÍA.....	149

Gráfica 1. Víctimas fatales clasificadas por medio de transporte. Intervalo años 2005 – 2016. Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.....	20
Gráfica 2. Víctimas fatales clasificadas por medio de transporte año 2017. Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.....	21
Gráfica 3. Víctimas fatales entre los años 2005 a 2017 en el Departamento del Meta. Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.....	21
Gráfica 4. Distribución de comparendos según su estado. Periodo 2016.....	22
Gráfica 5. Comportamiento de la mortalidad vial en Colombia entre 2006 y 2016. Fuente: Elaboración del SIMIT con base en los datos del Instituto de Medicina Legal.....	23
Gráfica 6. Cifras de comparendos por conducción en estado de alicoramiento entre 2010 y 2016. Fuente: Elaboración del SIMIT con base en los datos del Instituto Legal.....	24
Gráfica 7. Compendio de infracciones tipo A. (Años 2006-2018). Fuente: Área de sistemas - SINTRAT.....	96
Gráfica 8 Compendio de infracciones tipo B. (Años 2006-2018). Fuente: Área de sistemas - SINTRAT.....	97
Gráfica 9 Compendio de infracciones tipo C. (Años 2006-2018). Fuente: Área de sistemas - SINTRAT.....	99
Gráfica 10 Compendio de infracciones tipo D. (Años 2006-2018). Fuente: Área de sistemas - SINTRAT.....	100
Gráfica 11 Compendio de infracciones tipo E. (Años 2006-2018) Fuente: Área de sistemas – SINTRAT.....	101
Gráfica 12 Compendio de infracciones tipo H. (Años 2006-2018) Fuente: Área de sistemas – SINTRAT.....	102
Gráfica 13. Compendio de infracciones tipo I. (Años 2006-2018) Fuente: Área de sistemas – SINTRAT.....	103
Gráfica 14. Compendio de información tipos de infracciones. Fuente: Área de sistemas - SINTRAT.....	104
Gráfica 15. Clasificación de los comparendos entre los años 2006 a 2010.....	105
Gráfica 16. Clasificación de los comparendos año 2011.....	106
Gráfica 17. Clasificación de los comparendos año 2012.....	106
Gráfica 18. Clasificación de los comparendos año 2013.....	107
Gráfica 19. Clasificación de los comparendos año 2014.....	107
Gráfica 20. Clasificación de los comparendos año 2015.....	108
Gráfica 21. Clasificación de los comparendos año 2016.....	109
Gráfica 22. Clasificación de los comparendos año 2017.....	109
Gráfica 23. Clasificación de los comparendos año 2018.....	110
Gráfica 24. Comparendos según clasificación ITTA.....	111
Gráfica 25. Comparación del total de multas vs tramitados en el ITTA.....	111
Gráfica 26. Pregunta #1. Edad.....	112
Gráfica 27. Pregunta #2. Sexo.....	113
Gráfica 28. Pregunta #3. Nivel de estudio.....	113
Gráfica 29. Pregunta #4. ¿Cuál es el uso que le da a su motocicleta?.....	114
Gráfica 30. Pregunta #5. ¿En que se movilizaba antes de usar la motocicleta?.....	115
Gráfica 31. Pregunta #6. ¿Por qué cambió de medio de transporte?.....	115
Gráfica 32. Pregunta #7. ¿Años de experiencia que tiene como motociclista?.....	116
Gráfica 33. Pregunta #8. ¿Cómo aprendió a manejar motocicleta?.....	116
Gráfica 34. Pregunta #9. ¿Cómo realizó el proceso de obtención de la licencia de conducción?.....	117
Gráfica 35. Pregunta #10. Cuando realizó el proceso de obtención de la licencia, ¿realizó un curso teórico-práctico por parte de una escuela de conducción?.....	118
Gráfica 36. Pregunta #11. Basado en su experiencia, ¿usted se considera un conductor?.....	118
Gráfica 37. Pregunta #12. ¿Qué tipo de casco usa?.....	119
Gráfica 38. Pregunta #13. ¿Cuáles fueron los motivos de escogencia de dicho casco?.....	120
Gráfica 39. Pregunta #14. Además del casco, ¿Qué elemento de protección personal adicionales usa?.....	120
Gráfica 40. Pregunta 15. ¿Cuál es la condición mecánica actual de su motocicleta?.....	121
Gráfica 41. Pregunta #16. ¿Hace cuánto tiene su motocicleta?.....	122
Gráfica 42. Pregunta #17. ¿Ha sufrido algún siniestro?.....	122
Gráfica 43. Pregunta #18. ¿Por qué cree que no se ha accidentado?.....	123
Gráfica 44. Pregunta #19. ¿Quién considera fue el responsable del accidente en el que estuvo involucrado?.....	124
Gráfica 45. Pregunta #20. ¿Los accidentes se han presentado por?.....	125
Gráfica 46. Pregunta #21. Durante un evento de lluvia, ¿Usted?.....	125
Gráfica 47. Pregunta #22. ¿Ha cometido alguna infracción al conducir?.....	126

Gráfica 48. Pregunta #23. ¿Qué tipo de infracción ha cometido?	127
Gráfica 49. Pregunta #24. ¿Ha sido usted multado al conducir?	128
Gráfica 50. Pregunta #25. ¿Ha pagado usted todas sus multas de tránsito?	129
Gráfica 51. Pregunta #26. ¿Ha manejado alguna vez en estado de embriaguez?	129
Gráfica 52. Pregunta #27. ¿Cuáles son las razones por las que usted u otros motociclistas manejan en estado de alicoramiento colocando su vida y la de otros en riesgo?	130
Gráfica 53. Pregunta #28. Si el monto de alguna multa aumentara o las consecuencias al cometer una infracción fueran más severas a las actuales, ¿Mejoraría usted su comportamiento en las vías?	131
Gráfica 54. Pregunta #29. ¿Qué situaciones lo obligan a tener un mejor comportamiento como conductor?	132
Gráfica 55. Pregunta #30. Sabía que en Colombia por lo menos diez (10) motociclistas mueren en accidentes de tránsito a diario, ¿Por qué cree usted que se sigue presentando esto?	132
Gráfica 56. Siniestros en las mujeres	133
Gráfica 57. Siniestros en los hombres	133
Gráfica 58. Embriaguez en los hombres	134
Gráfica 59. Embriaguez en las mujeres	134
Gráfica 60. Sexo vs Edad vs Siniestro.	135

<i>Imagen 1. Parque Automotor Nacional. Discriminado para autos, camionetas, camperos y motocicletas. Fuente: Registro Nacional Automotor.</i>	<i>20</i>
<i>Imagen 2. Zona Metropolitana del municipio de Acacías, Meta. Fuente: Google Maps.....</i>	<i>30</i>
<i>Imagen 3. Parque Automotor de Acacías - Meta. Fuente: Registro Nacional Automotor.....</i>	<i>31</i>
<i>Imagen 4. Incremento del parque automotor desde el año 2000. Fuente: Registro Nacional Automotor.....</i>	<i>32</i>
<i>Imagen 5. Mapa de víctimas fatales en hechos de tránsito. Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.....</i>	<i>32</i>
<i>Imagen 6. Puntos de control de los agentes de tránsito. Fuente: Propia</i>	<i>33</i>
<i>Imagen 7. Logo y Slogan del ITTA. Fuente: www.transitoacacias.gov.co.....</i>	<i>37</i>
<i>Imagen 8. Estructura Organizacional ITTA. Fuente: www.transitoacacias.gov.co/</i>	<i>39</i>
<i>Imagen 9. Banner de la página web del DITRA. Fuente: www.policia.gov.co/direccion/transito.</i>	<i>40</i>
<i>Imagen 10. Estructura Organizacional DITRA. Fuente: www.policia.gov.co/.....</i>	<i>40</i>
<i>Imagen 11. Efectos del alcohol según la OMS. Fuente: Elaboración por parte del SIMIT basado en los datos de la OMS</i>	<i>48</i>
<i>Imagen 12. Esquema de los pilares del PNSV. Fuente: Plan Nacional de Seguridad Vial.</i>	<i>55</i>
<i>Imagen 13. Campaña "Abrocha tu casco" Fuente: SDM</i>	<i>72</i>
<i>Imagen 14. Cronograma de actividades mes del motociclista. Fuente: SDM.....</i>	<i>73</i>
<i>Imagen 15. Publicidad repartida por la Alcaldía de Medellín. Fuente: Alcaldía de Medellín, 2011.....</i>	<i>75</i>
<i>Imagen 16. Mapa de aplicación de encuestas. Fuente: Google Maps.....</i>	<i>94</i>
<i>Imagen 17. Parque de tránsito para la educación primaria y secundaria barrio el Campin, Bogotá – Colombia. Fuente: Google Maps.....</i>	<i>144</i>
<i>Foto 1. Zona de parqueo exclusiva</i>	<i>89</i>
<i>Foto 2. Realización de encuestas</i>	<i>94</i>
<i>Foto 3. Realización de encuestas (Bomberos).....</i>	<i>95</i>
<i>Tabla 1. Resumen Modificaciones del Código Nacional Tránsito y Transporte.</i>	<i>52</i>
<i>Tabla 2. Comparendos según clasificación ITTA.</i>	<i>110</i>
<i>Tabla 3. Sexo vs Edad vs Siniestro.....</i>	<i>135</i>
<i>Tabla 4. Cifras de las infracciones más presentes por año. Fuente: Elaboración propia.</i>	<i>136</i>

GLOSARIO

Con base a los lineamientos establecidos dentro del Código de Tránsito, expedido el 06 de agosto del 2002, mediante la Ley 769 del 2002, se reglamenta todo lo consiguiente al tránsito terrestre en Colombia, sus condiciones, reglamentación y sanciones. A partir de esta normatividad:

- ***Acera o andén:*** Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta. (C.N.T.T., 2002).
- ***Accidente de tránsito:*** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (C.N.T.T., 2002).
- ***Acompañante:*** Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor. (C.N.T.T., 2002).
- ***Adelantamiento:*** Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada. (C.N.T.T., 2002).
- ***Agente de tránsito:*** Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales. (C.N.T.T., 2002).
- ***Alcoholemia:*** Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre. (C.N.T.T., 2002).

- **Alcoholimetría:** Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre. (C.N.T.T., 2002).
- **Alcohosensor:** Sistema para determinar alcohol en aire exhalado. (C.N.T.T., 2002).
- **Autopista:** Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril. (C.N.T.T., 2002).
- **Berma:** Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia. (C.N.T.T., 2002).
- **Calzada:** Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. (C.N.T.T., 2002).
- **Capacidad de pasajeros:** Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo. (C.N.T.T., 2002).
- **Carretera:** Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad. (C.N.T.T., 2002).
- **Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos. (C.N.T.T., 2002).
- **Casco:** Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya. (C.N.T.T., 2002).
- **Centro de diagnóstico automotor:** Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales. (C.N.T.T., 2002).

- **Centro de enseñanza para conductores:** Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas. (C.N.T.T., 2002).
- **Choque o colisión:** Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. (C.N.T.T., 2002).
- **Cilindrada:** Capacidad volumétrica total de los cilindros de un motor. (C.N.T.T., 2002).
- **Clase de vehículo:** Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas. (C.N.T.T., 2002).
- **Comparendo:** Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción. (C.N.T.T., 2002).
- **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (C.N.T.T., 2002).
- **Conjunto óptico:** Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso. (C.N.T.T., 2002).
- **Croquis:** Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente. (C.N.T.T., 2002).
- **Cruce e intersección:** Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran. (C.N.T.T., 2002).
- **Embriaguez:** Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo. (C.N.T.T., 2002).
- **Equipo de prevención y seguridad:** Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo. (C.N.T.T., 2002).

- **Espaciamiento:** Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro. (C.N.T.T., 2002).
- **Estacionamiento:** Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito. (C.N.T.T., 2002).
- **Infracción:** Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. (C.N.T.T., 2002).
- **Inmovilización:** Suspensión temporal de la circulación de un vehículo. (C.N.T.T., 2002).
- **Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional. (C.N.T.T., 2002).
- **Licencia de tránsito:** Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público. (C.N.T.T., 2002).
- **Línea de vehículo:** Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas. (C.N.T.T., 2002).
- **Marcas viales:** Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito. (C.N.T.T., 2002).
- **Matrícula:** Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario. (C.N.T.T., 2002).
- **Motocarro:** Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos. (C.N.T.T., 2002).

- **Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante. (C.N.T.T., 2002).
- **Motociclista:** Persona que conduce una motocicleta. (C.N.T.T., 2002).
- **Mototriciclo:** Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo SideCar y recreativo. (C.N.T.T., 2002).
- **Multa:** Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes. (C.N.T.T., 2002).
- **Nivel de emisión de gases contaminantes:** Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente. (C.N.T.T., 2002).
- **Norma de emisión de ruido:** Valor máximo permisible de intensidad sonora que puede emitir un vehículo automotor. Es establecido por las autoridades ambientales. (C.N.T.T., 2002).
- **Número de serie:** Número de identificación que cada fabricante le asigna a un vehículo. (C.N.T.T., 2002).
- **Organismos de tránsito:** Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción. (C.N.T.T., 2002).
- **Placa:** Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo. (C.N.T.T., 2002).
- **Prelación:** Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos. (C.N.T.T., 2002).
- **Rebasamiento:** Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedió en el mismo carril de una calzada. (C.N.T.T., 2002).

- **Registro nacional automotor:** Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros. (C.N.T.T., 2002).
- **Registro terrestre automotor:** Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros. (C.N.T.T., 2002).
- **Retén:** Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación. (C.N.T.T., 2002).
- **Retención:** Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente. (C.N.T.T., 2002).
- **Sardinel:** Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía. (C.N.T.T., 2002).
- **Semáforo:** Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas. (C.N.T.T., 2002).
- **Señal de tránsito:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías. (C.N.T.T., 2002).

- **Señales luminosas de peligro:** Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco. (C.N.T.T., 2002).
- **Separador:** Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía. (C.N.T.T., 2002).
- **Siniestralidad:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (C.N.T.T., 2002).
- **Tráfico:** Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado. (C.N.T.T., 2002).
- **Vehículo de emergencia:** Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule. (C.N.T.T., 2002).
- **Vehículo de servicio oficial:** Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas. (C.N.T.T., 2002).
- **Vehículo de servicio diplomático o consular:** Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares. (C.N.T.T., 2002).
- **Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales. (C.N.T.T., 2002).

- **Vía troncal:** *Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo. Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-568 de 2003. (C.N.T.T., 2002).*
- **Zona de estacionamiento restringido:** *Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados. (C.N.T.T., 2002).*

INTRODUCCIÓN

En Colombia se evidencia, en varios aspectos, como la ciudadanía no tiene respeto por el cumplimiento de la legislación nacional, en caso particular, la normatividad de tránsito y transporte terrestre. En este sentido, se muestra una tendencia poco favorable si hablamos a cumplimiento de las normas. Tales hechos pueden ser notados con mayor claridad en el estudio desarrollado anualmente y a nivel nacional por entidades como la Federación Colombiana de Municipios, Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) quienes en su publicación “Transitemos”, reportan no solo las cifras de seguridad vial del país, sino aportan también información importante para la población colombiana en aras de aumentar la concientización y al mismo tiempo disminuir las cifras que presenten el fenómeno de más inseguridad vial del año a evaluarse.

En el caso de Colombia y por medio de datos suministrados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en la sección de Registro Nacional Automotor encontramos que a la fecha el número de autos, camionetas, camperos y motocicletas registradas es de 13.892.288 de las cuales las motocicletas representan el 59,5%; como lo muestra la Imagen 1.

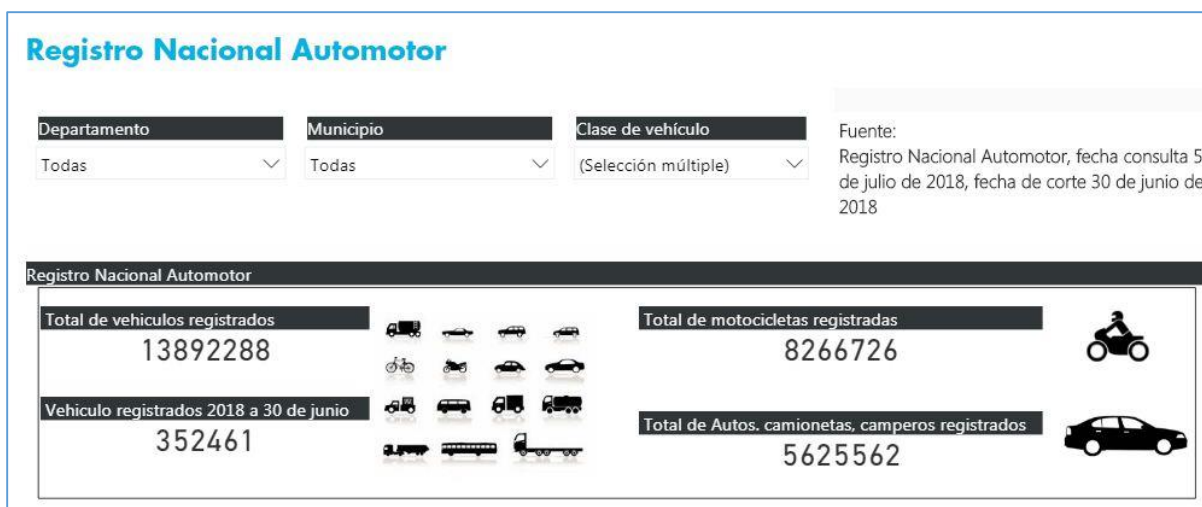
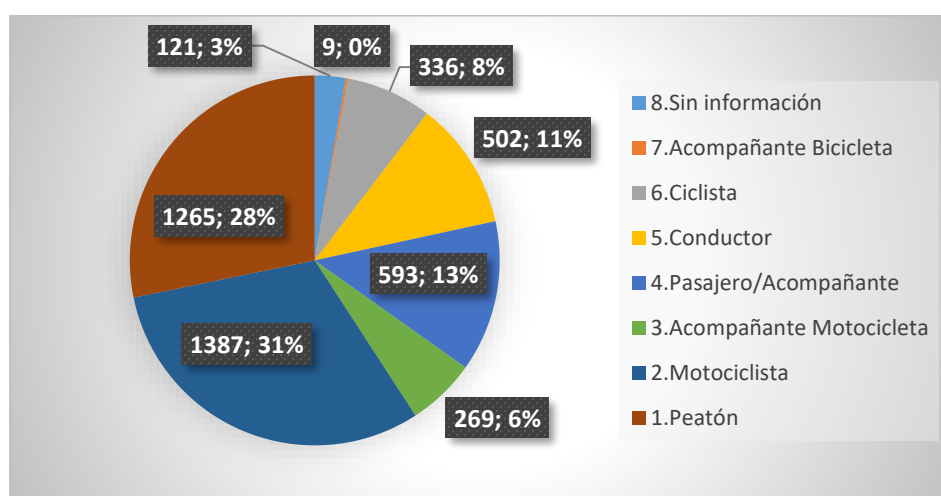
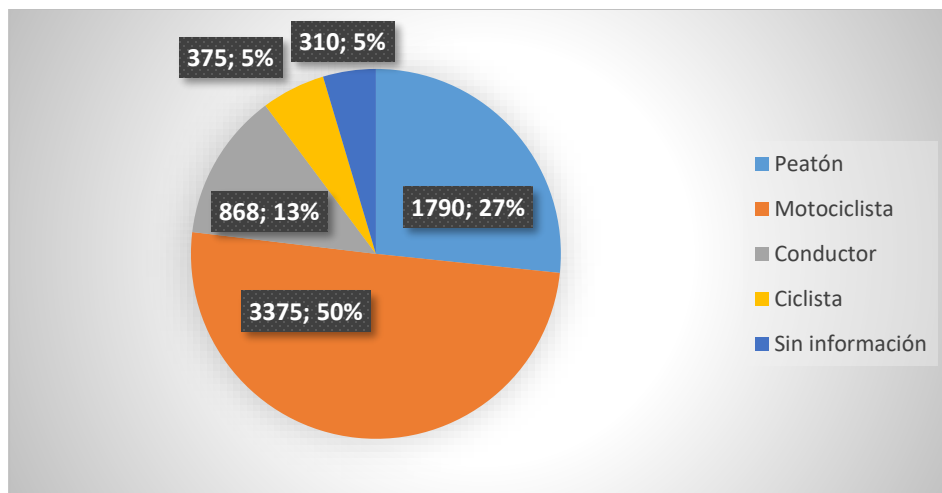


Imagen 1. Parque Automotor Nacional. Discriminado para autos, camionetas, camperos y motocicletas.
Fuente: Registro Nacional Automotor.

Por ser este medio de transporte el más numeroso se definió como objeto de estudio ya que como se muestra en la gráfica 1 son los motociclistas los que presentan mayor cantidad de víctimas fatales en los siniestros presentados en el intervalo de años comprendido entre el 2005 al 2016 (información suministrada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial) del mismo modo en la gráfica 2 se muestran los datos del año 2017.

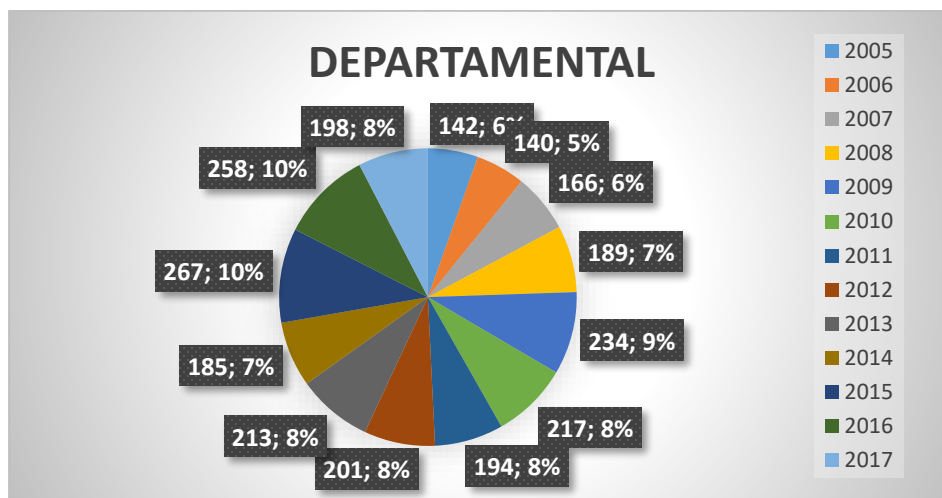


Gráfica 1. Víctimas fatales clasificadas por medio de transporte. Intervalo años 2005 – 2016.
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.



Gráfica 2. Víctimas fatales clasificadas por medio de transporte año 2017.
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

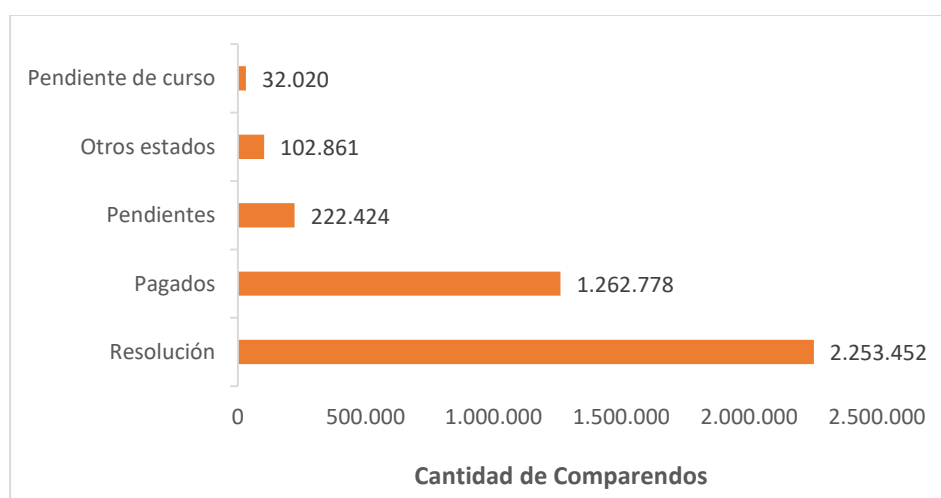
Adicionalmente el departamento del Meta ha mostrado un comportamiento durante los últimos 13 años de 200 víctimas fatales en promedio por año, cifras que apoyan la decisión anteriormente tomada.



Gráfica 3. Víctimas fatales entre los años 2005 a 2017 en el Departamento del Meta.
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

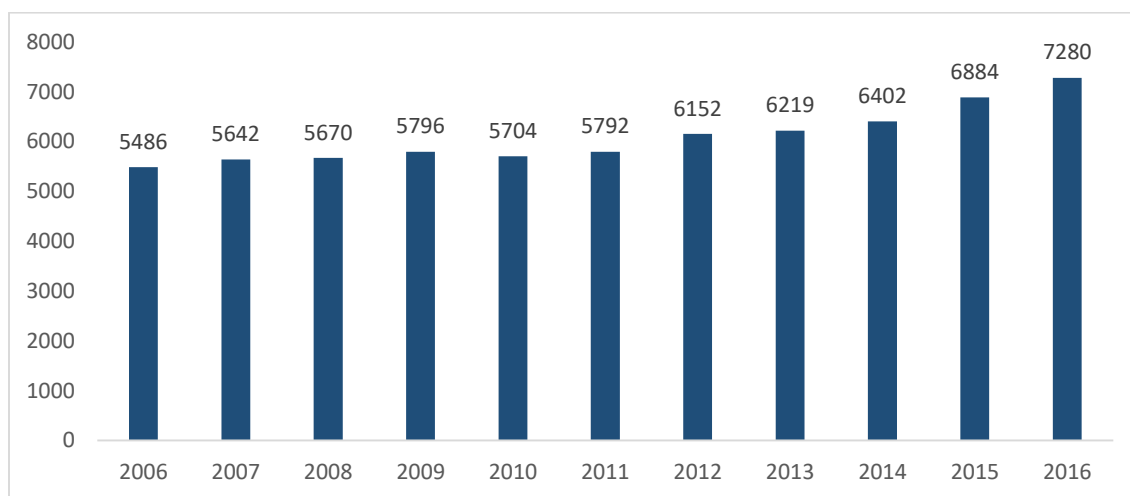
Según el Código de tránsito la máxima autoridad en éste ámbito es el Alcalde, para Acacías y por parte del ITTA se tiene conformado el grupo de agentes de tránsito quienes están encargados de velar por el cumplimiento de la normatividad dentro del municipio. Junto a la Policía Nacional – Dirección de Tránsito y transporte – DITRA; que son los que tienen jurisdicción en las vías nacionales; realizan un trabajo conjunto con el fin de asegurar el cumplimiento de la legislación de tránsito actual, así como garantizar la seguridad vial de los ciudadanos.

Según la estadística realizada por el SIMIT en su publicación anual Transitemos 2016 a nivel nacional se ha podido evidenciar que solo el 32.6% de los comparendos impuestos son pagos (1'262.778 de 3'873.535 en 2016 como se puede evidenciar en la gráfica 1), éste fenómeno puede estar ligado a una tendencia cultural por parte de los ciudadanos por evitar pagar los comparendos o por otro factor de la misma índole, el cuál tiende a ser el incumplimiento de las normativas. Una de las razones a evaluar es verificar si el alza de las sanciones pecuniarias en los últimos 6 años se ha convertido en un factor incidente en la práctica del no pago de las obligaciones de tránsito.

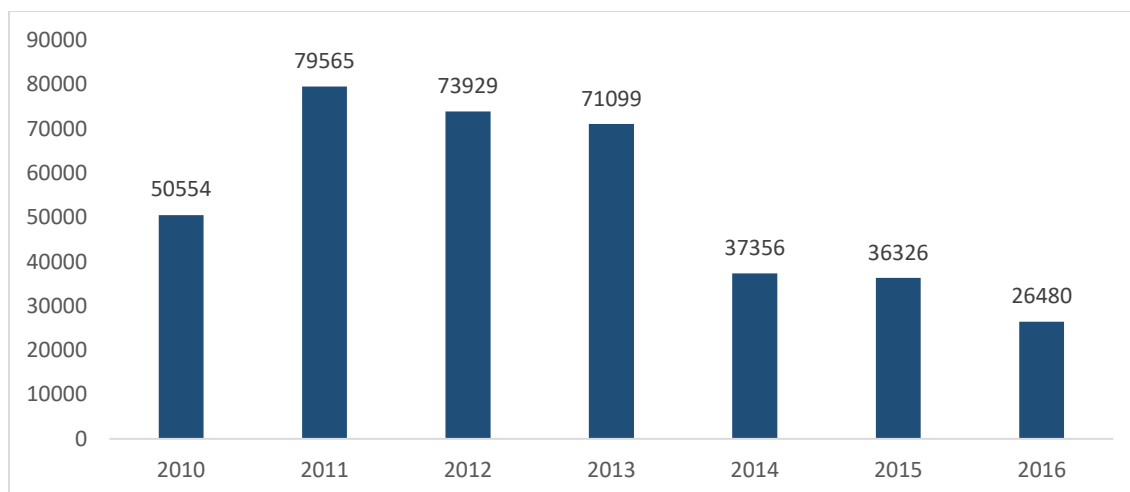


Gráfica 4. Distribución de comparendos según su estado. Periodo 2016.

Las cifras de mortalidad vial muestran como en los últimos 12 años han aumentado en la mayoría de los casos (5.486 casos en 2006, 5.642 casos en 2007, 5.670 casos en 2008, 5.796 casos en 2009, 5.704 casos en 2010, 5.792 casos en 2011, 6.152 en 2012, 6.219 casos en 2013, 6.402 casos en 2014, 6.884 casos en 2015 y 7.280 casos en 2016). Pero no solo las cifras de mortalidad preocupan, pues se ha visto que el número de comparendos impuestos por conducción bajo los efectos del alcohol en los últimos 6 años han disminuido (79.565 comparendos en 2011, 73.929 comparendos en 2012, 71.099 comparendos en 2013, 37.356 comparendos en 2014, 36.326 comparendos en 2015 y 26.480 comparendos en 2016) (Gráfica 2) lo cual haría creer que los números de mortalidad por éste hecho deberían disminuir de igual o mayor forma y no es así.



Gráfica 5. Comportamiento de la mortalidad vial en Colombia entre 2006 y 2016.
Fuente: Elaboración del SIMIT con base en los datos del Instituto de Medicina Legal.



Gráfica 6. Cifras de comparendos por conducción en estado de alicoramiento entre 2010 y 2016.
Fuente: Elaboración del SIMIT con base en los datos del Instituto Legal.

En Colombia se ha reportado que la conducción bajo el efecto del alcohol, el conducir sin licencia de tránsito y el no respetar las normas de tránsito son las principales infracciones que más se presentan entre los conductores.¹

El documento realizará la comparación de los fenómenos presentados anteriormente a una escala más estudiada, escogiendo para este fin el municipio de Acacías del departamento del Meta.

Al realizar la investigación preliminar se nota que la motocicleta es el medio de transporte de mayor presencia y uso en el municipio de Acacías, por lo que se decide realizar las interpretaciones y análisis solo para la motocicleta.

¹ Federación Colombiana de Municipios - Dirección Nacional Simit. (Noviembre de 2017). El respeto a las normas de tránsito salva vidas. Transitemos 2016, 3, 64 y 65.

OBJETIVOS

1 Objetivo General

Realizar un estudio de la siniestralidad de los motociclistas asociado a conducción bajo los efectos del alcohol y efectividad de las medidas de control en el municipio de Acacias, Meta.

2 Objetivos Específicos

- Recopilar y analizar las cifras de las infracciones a motociclistas (conducir sin licencia de conducción, conducir sin respetar las normas de tránsito y conducir bajo los efectos del alcohol con agravante de muerte) en los últimos seis años en Acacias, Meta, utilizando fuentes como el SIMIT y el DITRA - Policía Nacional.
- Diagnosticar la situación y el contexto ligados a temas culturales que promueven una mayor accidentalidad en el municipio de Acacias.
- Evaluar la efectividad de las medidas de control y pago de comparendos impuestos a motociclistas en Acacias, Meta teniendo en cuenta las modificaciones a la legislación nacional.
- Establecer pautas en pro de la seguridad vial que permitan hacer una propuesta de política pública por parte del Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias.

ANTECEDENTES

- 1 Prevalencia de accidentes de tránsito en el municipio de Granada-Meta, durante el periodo 2009-2012.

Es una investigación de tipo documental, de enfoque cuantitativo, enmarcado en una investigación descriptiva; esta investigación esta direccionada en la línea de investigación como: Problemáticas sociales, psicosociales y procesos participativos de la transformación de la misma de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia. Los instrumentos utilizados para la recopilación de la información es la base de datos del Hospital Departamental de Granada.

Los datos obtenidos fueron procesados mediante la estadística y la aplicación del software SPSS20 (Paquete Estadístico para las Ciencias Sociales) para el análisis cuantitativo de los datos; con presentación de datos en tablas, indicando frecuencias y porcentajes de las variables determinadas para el análisis de la información.

Con los resultados que arrojó la investigación se puede destacar que el día en el que más se presentan accidentes es el domingo, generalmente entre las 12 m y las 5:59 pm, el mayor número de víctimas corresponde a hombres entre los 20 y 30 años, la mayor prevalencia se da en la zona urbana, siendo la motocicleta el vehículo que más se ve involucrada en los AT (Calderón, 2013).

2 Caracterización Accidentalidad Vial Con Motocicletas En Bogotá 2007-2012.

En el presente informe se realizó una caracterización de los accidentes de tránsito en los que estaban involucradas motocicletas, utilizando los datos consolidados en los IPAT (Informes Policiales de Accidentes de Tránsito) entre los años 2007 a 2012. En esta caracterización los datos determinaron tendencias durante los años objeto de análisis y proporcionaron información sobre este tipo de accidentalidad en variables como gravedad, vehículos involucrados, localidad, mes, día, hora, clima e infraestructura vial, además de variables como condición, edad y género en víctimas fatales y lesionadas (Secretaría Distrital de Movilidad, 2013).

3 La Accidentalidad De Las Motocicletas En Zona Urbana.

En este informe se presenta a la ciudad de Barcelona como la ciudad que se ha caracterizado por tener una composición de tráfico distinta de la de cualquier otra ciudad europea, a excepción quizá de Roma, y es que, en el 2007, en esta ciudad había registradas 278.000 motocicletas y ciclomotores o, dicho sin diferencias estos dos segmentos, vehículos a motor de dos ruedas. Se realizaron diferentes recorridos en motocicleta, donde los observadores cuentan los comportamientos programados y sus valores de referencia para una ruta predefinida. Permiten observar los comportamientos que se producen por el simple hecho de circular o interactuar en circulación con otros vehículos que no se pueden evaluar bien en una prueba estática, como el zigzag entre vehículos. (Puerto, Balbé, & Albalate, 2007).

- 4 La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región.

En esta investigación se examina la forma como se usa la motocicleta, sus causas, y sus consecuencias en cinco ciudades de América Latina (Bogotá, Barranquilla, Buenos Aires, Caracas y San Pablo). El propósito es generar insumos para la formulación de políticas públicas que contemplen las múltiples dimensiones del uso de la motocicleta, al mismo tiempo que busque resolver las principales consecuencias negativas que su uso conlleva. Sirve también para llamar la atención sobre otras investigaciones que deben profundizarse sobre el tema. Del trabajo realizado se desprenden factores que explican el aumento del uso de motocicletas, incluyendo: i) aumentos en el ingreso per cápita, ii) el bajo costo de adquisición de la motocicleta, iii) la baja calidad de servicio de otros modos de transporte (tarifas, cobertura, confiabilidad, congestión), iv) la importancia de la motocicleta como fuente de trabajo y movilidad confiable, v) la motocicleta como un medio de adquirir estatus social, vi) la importancia del entorno social general y la familia en la decisión de compra y uso de la motocicleta, vii) la formación como factor que puede influir en la seguridad vial, y finalmente, viii) la cultura del uso de la motocicleta. Del análisis se deriva que la mayoría de usuarios de la motocicleta son hombres, jóvenes, de ingresos medios y bajos. La gran mayoría de usuarios de la motocicleta como vehículo individual de uso privado proviene de modos de transporte público y la mayoría de estos manifiesta que usaría el transporte público si la motocicleta no estuviera disponible (Rodríguez & Pardo, 2015).

5 Condiciones de traslado de niños en motocicletas en América Latina.

“En América Latina y el Caribe los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte en niños entre 5 y 14 años, y la segunda entre 15 y 44 años. En países como Uruguay, Brasil, Colombia y República Dominicana la motocicleta se lleva alrededor de la mitad de los fallecidos por siniestros de tránsito. Esto influye negativamente en la posibilidad de alcanzar la meta de reducir a la mitad el número de heridos y fallecidos por causa de siniestros de tránsito para 2020 que se estableció en los Objetivos de Desarrollo Sostenible propuestos por las Naciones Unidas. A pesar de estos datos, esta problemática está escasamente estudiada. Para poder abordarla y generar cambios que protejan a uno de los grupos más vulnerables en el tránsito —los niños— es importante conocerla. En este sentido, la Fundación Gonzalo Rodríguez en colaboración con la Fundación UPS, CAF —banco de desarrollo de América Latina, el Banco Mundial y el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) decidió realizar el presente “Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicletas en América Latina”, como una primera aproximación a la problemática y con el objetivo de crear una base de conocimiento que sirva para mejorar esta realidad en el mediano plazo. En este estudio exploratorio, que se realizó en cuarenta y cinco ciudades de seis países: Argentina, Brasil, Colombia, Paraguay, República Dominicana y Uruguay, se aplicó la técnica de observación no participante, relevando lo que sucede en el tránsito en base a criterios previamente definidos. Por otro lado, se recogieron percepciones, hábitos y conocimientos sobre la circulación de niños en motocicletas a través de la técnica de encuesta.”²

² Lambrosquini, F., González, F., Bottinelli, E., Bernheim, R., Medeiros, C., & Gares, N. (2017). Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicletas en América Latina. Montevideo: Fundación Gonzalo Rodríguez,

MARCO DE REFERENCIA

1 Municipio de Acacias, Departamento del Meta.

Acacías es un municipio colombiano, situado en el departamento del Meta. Es uno de los municipios más importantes de este departamento, no solo por su población e importancia económica, sino por el tesoro cultural que hay en ella. La ciudad se ubica 28 km al sur de Villavicencio y a 126 km de distancia de Bogotá, capital de Colombia.³

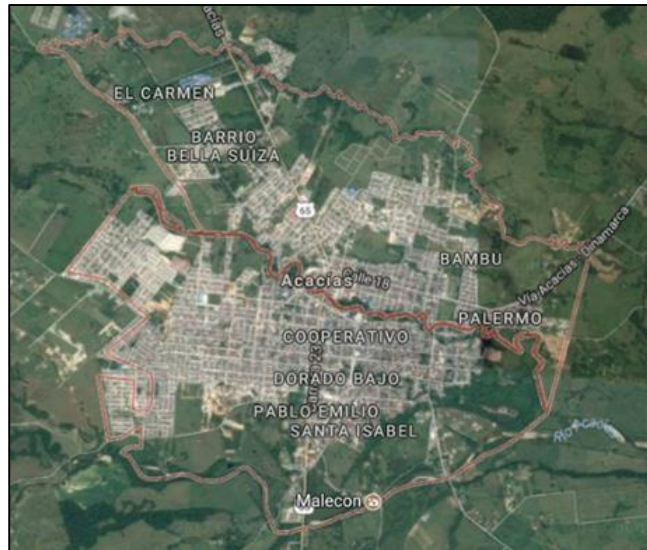


Imagen 2. Zona Metropolitana del municipio de Acacías, Meta.
Fuente: Google Maps.

El municipio de Acacías se escogió como el lugar donde se llevó a cabo la investigación porque fue considerado por el equipo de trabajo como un lugar representativo por su parque automotor; en este caso motocicletas las cuales a 2017 son alrededor de 170.000 unidades;

Fundación UPS, Banco Mundial, Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1032>

³ Alcaldía Municipal de Acacías. (2018). Conoce nuestro municipio. 19 de Junio de 2018, de Alcaldía de Acacías
Sitio web: <http://www.acacias.gov.co/>

y tiene un comportamiento funcional similar al que tendría una ciudad debido a la influencia directa de la ciudad de Villavicencio ubicada a 40 Km, ofreciéndonos al mismo tiempo una población accesible para el estudio. El clima predominante fue también un aspecto tomado en cuenta, ya que es un factor que permitirá evaluar variables sociales, culturales y económicas que suelen influir en la reiteración de los fenómenos presentados en ésta investigación. El apoyo encontrado por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Acacías en el momento de compartir la idea de trabajo de grado fue el último paso que confirmó el lugar de trabajo.

Parque automotor de Acacías, Meta. Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial por medio de su página web nos brinda la posibilidad de obtener el parque automotor del municipio, como se puede evidenciar en las imágenes 3 y 4.

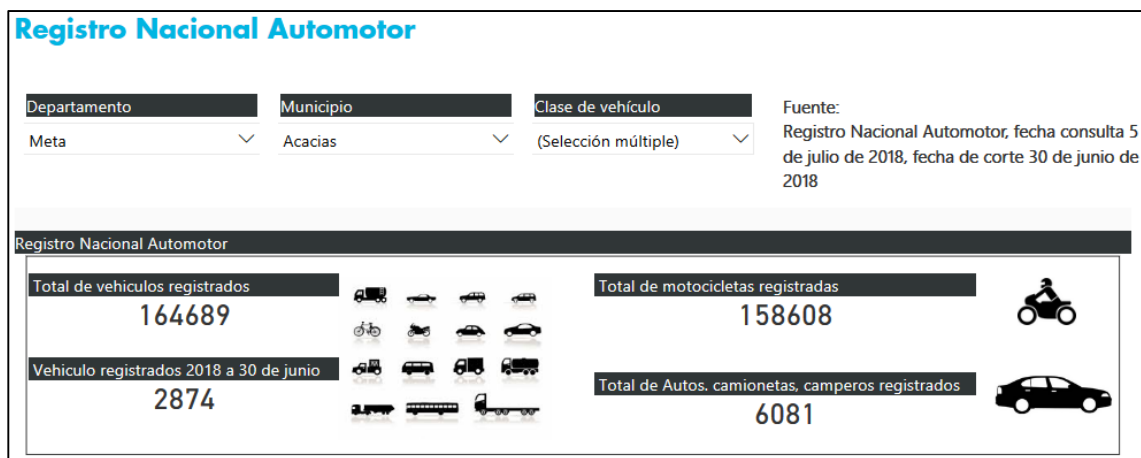


Imagen 3. Parque Automotor de Acacías - Meta.
Fuente: Registro Nacional Automotor.

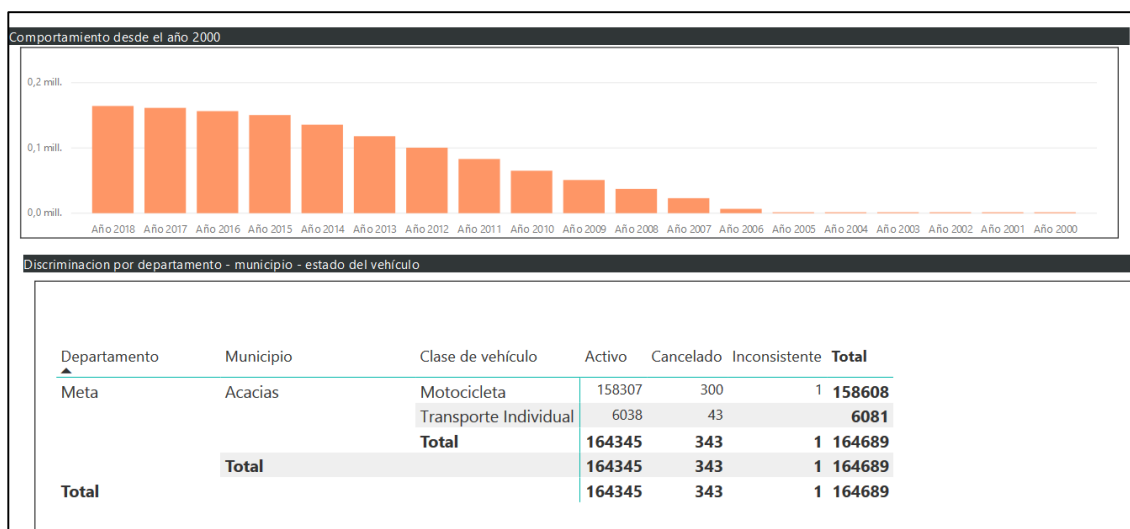


Imagen 4. Incremento del parque automotor desde el año 2000.

Fuente: Registro Nacional Automotor.

Como información complementaria se muestra a continuación un mapa donde se relacionan las víctimas fatales en hechos de tránsito en Acacias, se consideró importante para el proyecto el mostrar las zonas que presentan más incidencia como parte de la contextualización al lector de la magnitud de los fenómenos.

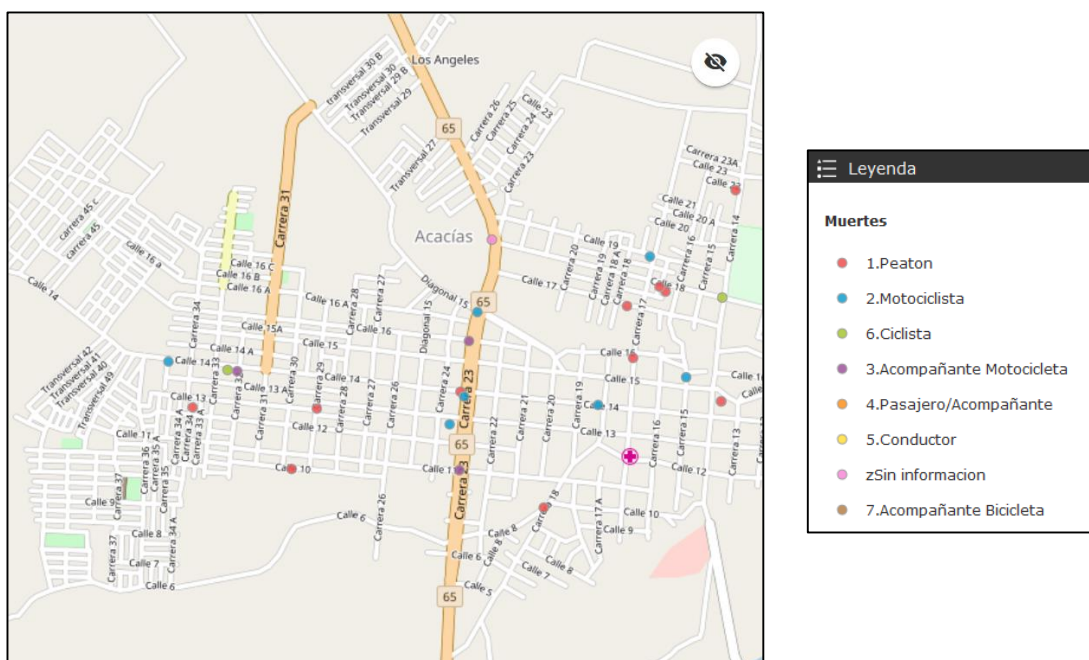


Imagen 5. Mapa de víctimas fatales en hechos de tránsito.

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

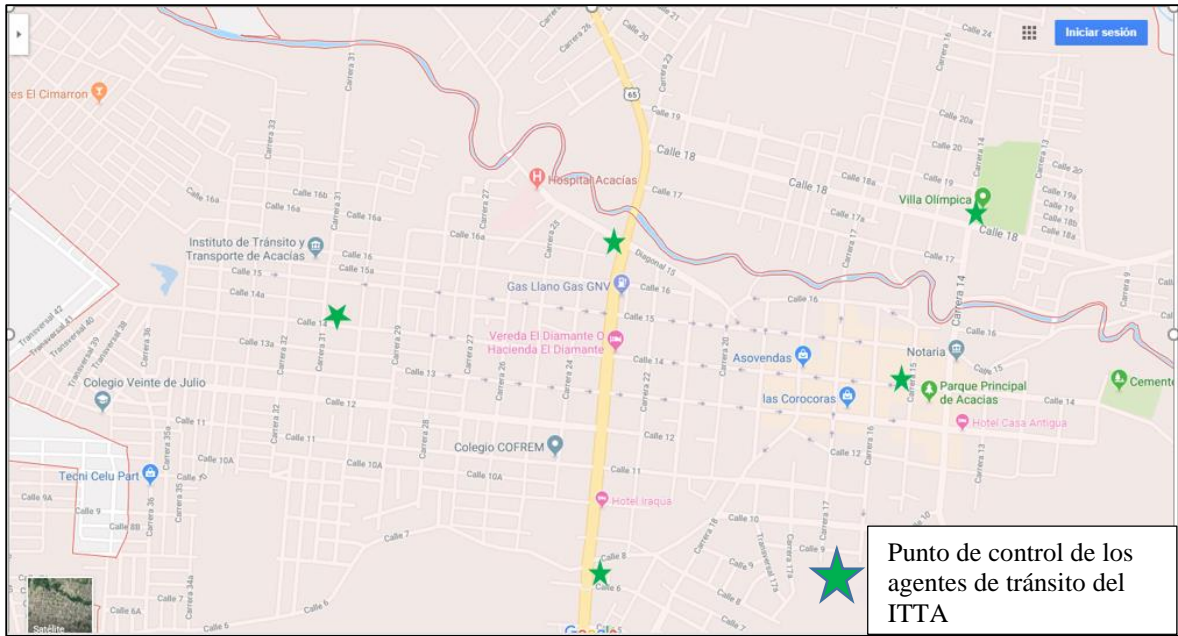


Imagen 6. Puntos de control de los agentes de tránsito.
Fuente: Propia

1. Calle 14 con Carrera 15.
2. Calle 6 con Carrera 23.
3. Diagonal 15 con Carrera 23.
4. Calle 14 con Carrera 31.
5. Calle 18 con carrera 14.

2 El factor socio-cultural acacireño, y su relación con el comportamiento de las demás regiones de Colombia.

En el municipio de Acacias, Meta se encuentra diversos factores sociales que llevan a tener un modelo de sociedad particular como lo es el llanero, su origen en el mestizaje cultural de los pueblos nativos con la influencia colonizadora española y europea posteriormente de la influencia de la cultura suramericana. Como consecuencia del aislamiento geográfico y la dificultad de acceso entre las diferentes regiones del país, se desarrollaron con el paso del tiempo subregiones muy distintivas y variadas culturalmente.

El hombre de los llanos expresa su identidad según las vivencias que experimenta. El llano en su historia ha pasado por distintos periodos en los cuales la violencia ha sido uno de los que más ha marcado al llanero, formando su carácter duro e imponente. En un comienzo los llanos eran territorios puramente indígenas. El llanero se considera muy trabajador y empeñado en su labor de campo. La música tiene un marco festivo para los llaneros, de hecho, la palabra joropo designa fiesta.

Su economía se basa principalmente en la explotación de hidrocarburos, seguida de la ganadería de extensión y la agricultura con cultivos tecnificados de arroz, cacao, forestales, caña y palma africana, además de cultivos tradicionales de yuca, plátano, cítricos, frutas, entre otros.

Lamentablemente también vivieron tiempos de violencia como lo es en 1993 en el sector rural del Meta vivían 202.202 personas. Hoy sólo quedan 138.399 campesinos, El desplazamiento se produjo como consecuencia, principalmente, de la acción de los grupos violentos (Zuluaga, 2015).

Según la Gobernación de Casanare en su publicación titulada “El llanero”, la Orinoquía es una de las regiones colombianas más complejas y extensas en biodiversidad. Vastas sabanas e innumerables humedales y morcillas albergan una incalculable riqueza botánica y la riqueza hídrica teje una gran red desde la cordillera hasta las llanuras.

Su economía se basa principalmente en la ganadería extensiva y en la extracción de petróleo. En los llanos de Arauca se encuentra caño limón, uno de los principales yacimientos

petrolíferos de Colombia, en el departamento del Meta, recientemente se han encontrado diversos pozos petrolíferos y en el piedemonte de Casanare se encuentran los campos de Cusiana.

La cultura de la región Orinoquía de Colombia se fundamenta en la cultura llanera. El contexto geográfico, económico y social de la región; los constantes desplazamientos geográficos de individuos hacia la región desde la época de la conquista hasta el día de hoy, permitieron el surgimiento de una amalgama de costumbres que, junto a las tradiciones de indígenas autóctonos, conforman la característica raza llanera, la cual se caracteriza por ser trabajador, dedicado a la crianza de ganado dada la inmensidad de llanuras que permiten criar el mejor ganado del país.

El llanero es de mediana estatura, conformación delgada, trigueño, rasgos ligeramente finos, ojos negros, cara ovalada, boca mediana, cabello lacio.

Este siempre se ha identificado con el caballo, porque uno y otro forman una sola naturaleza. Por tradición ha manejado ganados cerriles, se ha dedicado al cultivo de la cemertera como medio de subsistencia, cosecha yuca y topocho que junto con la carne son la base de su dieta alimenticia.

El hombre llanero se caracteriza por ser experto nadador y navegante, hábil cazador y pescador, artesano de maderas duras y flexibles, constructor de la arquitectura del caney,

vestuario de ropas ligeras, franelas y pantalones cortos llamados guayucos, usa cotizas, sombrero pelo de guama. El dormitorio es de chinchorro de moriche o de cumare.

Entre sus hábitos alimenticios se destacan: Toma café cerrero a las 4 de la mañana y hace dos golpes en día ordinario, come queso y cuajada, es poco vegetariano, toma agua desde que se levanta.

Para el hombre nativo llanero su vida está en su sabana infinita, en donde se identifica con sus garzas, garrapateros, alcaravanes. Posee gran conocimiento de los animales, sus enfermedades, conoce cada uno de los meses de su apareamiento y cría.

Las actividades culturales, de recreación y esparcimiento en la Orinoquía colombiana dependen de la forma de vivir del llanero. Esto incluye desde el cuidado del ganado hasta el coleo y las peleas de gallos.

La mayoría de las manifestaciones culturales están directamente relacionadas con la práctica del coleo y la música llanera, las cuales son las principales atracciones de la región. Es un fiestero innato, baila, canta y enamora, hace sus grandes parrandas, bebe y es tradicionalista en lo concerniente a celebrar fiestas como la Semana Santa, la fiesta del 29 de Agosto en honor a Santa Rita, el 3 de Mayo día de la Santa Cruz, la Navidad y el año Nuevo. Siempre se le oirá entonando coplas compuestas al amor perdido, a su caballo, a su sabana, cree en Dios, es supersticioso, bastante joven forma su hogar (Gobernación de Casanare,2009).

3 Entes reguladores de tránsito en Acacías.

Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías (ITTA).



Imagen 7. Logo y Slogan del ITTA.
Fuente: www.transitoacacias.gov.co

Misión

“Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad, a través de la formulación y ejecución de políticas de movilidad y seguridad vial, la promoción de actividades de cultura vial y la prestación eficiente de servicios referentes a automotores y conductores”

Visión

“En el año 2019 el Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías será reconocido como una entidad eficiente, con alto nivel de satisfacción de sus usuarios, que facilita la movilidad segura, promueve cultura vial y medios alternativos de transporte”

Historia

El ITTA es una entidad pública dedicada a la prestación de servicios de tránsito y transporte en el municipio de Acacías, departamento del Meta, entre otros aspectos el Instituto realiza trámites de tránsito, actividades de control y de cultura ciudadana para el mejoramiento de la movilidad y la disminución de accidentalidad conforme a los requerimientos del Código Nacional de Tránsito aplicables a este tipo de actividad.

El honorable Concejo municipal de Acacias-Meta en uso de sus facultades constitucionales y legales mediante el Acuerdo N° 022 del 10 de septiembre de 2005, revoca el Acuerdo N°015 de 2005, y crea el Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias. Acordando en el Artículo Primero, revocar el acuerdo N° 015 de fecha 25 abril de 2005 en razón de dar pleno cumplimiento al Artículo Segundo de la resolución N°03486 de fecha 11 de agosto de 1993, Emanada del Instituto Nacional de transporte y tránsito, que establece que el concepto que explica la secretaria de planeación del departamento del Meta debe ser previo a la aprobación del acuerdo que crea el instituto.

El Artículo Segundo especifica crear el Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias como establecimiento público del orden municipal, con personería jurídica, con patrimonio propio, autonomía administrativa, técnica y financiera, adscrito al despacho del alcalde, creando una planta de personal en el artículo tercero para el funcionamiento del Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias la cual está conformada por un Director, un asesor, un tesorero, un técnico, una secretaria, cuatro agentes de tránsito y un auxiliar. El Artículo Cuarto se fija el presupuesto de ingresos del Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias para la vigilancia fiscal de 2005 y en el artículo 5 se fijó el presupuesto de gastos o ley de apropiaciones del ITTA, El Artículo Sexto las disposiciones generales rigen para el ITTA, el recaudo de las rentas y el pago de los compromisos y obligaciones que realizan bajo el mandato y la responsabilidad del ordenador del gasto.

Por último, en el Artículo Décimo tercero se le otorga la facultad al alcalde del municipio de Acacias – Meta, para conformar la junta directiva para la creación del Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias y la aprobación por parte del ministerio de transporte, este acuerdo N° 022 fue firmado el 10 de septiembre de 2005 por parte del presidente del CM Natividad Molina de Velasco y la secretaria General del CM Lilian Gerania Cespedes (ITTA, 2018).

Organización Estructural

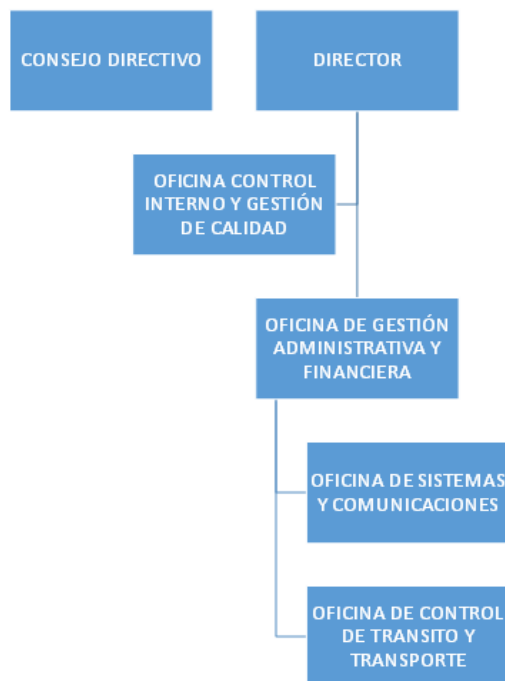


Imagen 8. Estructura Organizacional ITTA.
Fuente: www.transitoacacias.gov.co/

Dirección de tránsito de la Policía Nacional – DITRA.



Imagen 9. Banner de la página web del DITRA.

Fuente: www.policia.gov.co/direccion/transito.

Misión

“La Dirección de Tránsito y Transporte es un cuerpo de policía especializado en transporte y tránsito y tiene como misión contribuir con la movilidad, aplicación de las normas de tránsito y prevención de la accidentalidad de los usuarios de las vías y terminales en todos los modos del transporte, orientado a garantizar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social” (DITRA, 2018).

Organización Estructural

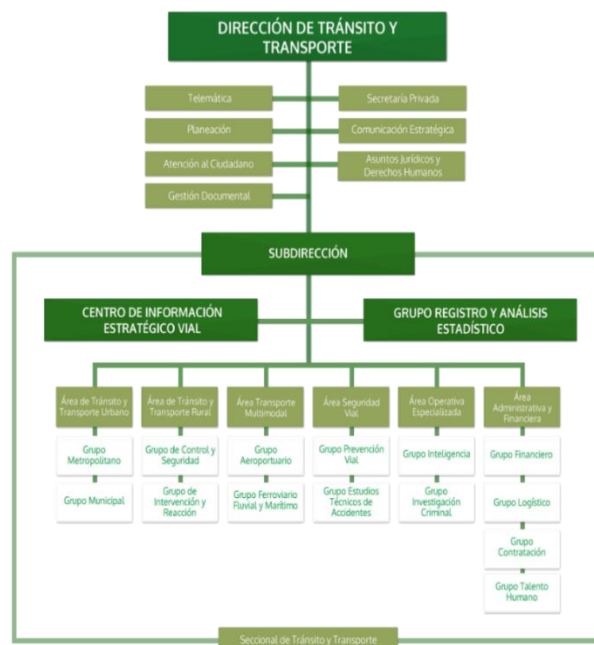


Imagen 10. Estructura Organizacional DITRA.

Fuente: www.policia.gov.co/

4 El uso de la motocicleta en Colombia

El documento “El uso de la motocicleta en Colombia” es propiedad intelectual de Pérez y Caicedo realizado en el año 2010, éste documento ha sido utilizado como referencia bibliográfica para mostrar el uso a través de los años de la motocicleta en Colombia.

.

La motocicleta ha jugado un importante papel en el desarrollo de la sociedad y la economía colombiana, son vehículos asequibles, versátiles, económicos y eficientes. Las motos son herramientas de transporte y trabajo para los colombianos de las clases menos favorecidas y, por esta razón, se han convertido en vehículos esenciales para multitud de hogares en el país.

A medida que la economía nacional se ha ido desarrollando y el nivel de vida ha crecido, las motocicletas han ganado popularidad y han pasado a desempeñar muchas de las funciones que anteriormente correspondían a los equinos (caballos, asnos y mulas), sea para transporte de personas o de carga, así como a las bicicletas, no solo por las eficiencias propias de la motocicleta, sino por el aporte que este vehículo genera para la economía de las familias colombianas.

En la actualidad, las áreas urbanas de las ciudades grandes, intermedias y pequeñas en el país, están enfrentando problemas cada vez más agudos con el tráfico, como las congestiones en el centro de las ciudades, la escasez de medios de transporte para las clases menos favorecidas, la gran distancia existente entre los sistemas de transporte masivo y las zonas periféricas de las ciudades, y la falta de transporte nocturno, entre otros.

Por ello, a medida que los municipios colombianos se vuelven más congestionados y estos problemas se acrecientan, ganan atención las ventajas que ofrecen las motos. Las motocicletas son los vehículos preferidos por millones de colombianos, dado que combinan una económica y eficiente movilidad de alta calidad, con una estrecha vinculación de la persona con su vehículo.

Es por ello que el parque automotor cuenta con más motocicletas que cualquier otro tipo de vehículo. Teniendo en cuenta lo anterior, en los últimos 10 años, la moto dejó de ser solo un medio de transporte eficiente y económico, para convertirse en una herramienta de trabajo y sustento, y una señal de prosperidad, para millones de colombianos.

Mientras en el año 2002 casi el 80% de los usuarios eran los mismos compradores, en el año 2010, este porcentaje se redujo a menos del 40%, lo que sugiere que la motocicleta está siendo usada, no solo por el comprador sino por otros miembros de su familia y también para diversos usos económicos en apoyo de actividades empresariales.

- Parque de Motocicletas y Características Sociodemográficas de sus Usuarios:

El parque de motocicletas en Colombia en el año 2010, ascendía a más de 3.3 millones de motos. Los nuevos motociclistas alcanzan los 400.000 anuales, cifra que casi duplica los nuevos conductores de vehículos de 4 o más ruedas. La gran mayoría de las motos, son utilizadas por los segmentos menos favorecidos.

El sexto estudio sociodemográfico del Comité de Ensambladoras Japonesas, muestra cómo el 93% de las motocicletas, son empleadas como vehículos de trabajo y transporte, por personas de bajos recursos mientras que tan sólo el 7%, se usa para recreación o deporte. De acuerdo con dicho estudio, un 77% de los usuarios de moto pertenece a los estratos 1, 2 y 3, que utilizan este vehículo para actividades de mensajería, repartición de correo, periódicos, domicilios, mototaxismo y otros oficios de importancia para la vida diaria, con los cual estos motociclistas sostienen a sus familias. Definitivamente, la motocicleta es un instrumento de trabajo netamente popular, de las cuales cerca del 25% son adquiridas con el propósito de aumentar los ingresos familiares (Pérez & Caicedo, 2010).

- Contribución al Empleo:

La motocicleta como instrumento de trabajo, mediante oficios tales como domicilios, repartición de correo, repartición de periódicos; esto es, todas las actividades que comúnmente se conocen como “mensajería”, se calcula en, aproximadamente, 800.000 personas.

Así las cosas, las motocicletas en los campos industrial, comercial y de utilización como instrumento de trabajo, y sumando los 400.000 mototaxistas que actualmente existen, se calcula que emplean la muy destacada cifra de más de 1.2 millones de personas, o sea un 6.5% del empleo total en Colombia, a 2008 (Pérez & Caicedo, 2010).

Otras Razones de Compra:

- Bajos precios de adquisición. Mientras en 1990 el precio de una moto de 100 cc representaba 20 salarios mínimos, en 2011 solo cuesta de 4 a 5 SMLM. Con una base de \$1.990.000 para las más baratas, el precio de las motocicletas más populares no supera los \$4 millones de pesos (y el precio promedio de las motos más vendidas de esta categoría, es de \$3 millones); por tanto, aquellos consumidores con bajos/medios ingresos, puede encontrarlas dentro de sus presupuestos de inversión.
- Amplia y económica disponibilidad de financiación: Con ocasión de la marcada reducción en la tasa de inflación y la concomitante disminución en las tasas de interés, entidades financieras como Banco de Occidente, Caja Social, Sufinanciamiento, AvVillas y múltiples cooperativas, ofrecen atractivas líneas de crédito, con hasta 48 meses de plazo, para la adquisición de estos vehículos.
- Bajos costos de mantenimiento: Dadas las características técnicas de las motocicletas y su masificación en el mercado, los repuesto y demás costos de mantenimiento son bajos.
- Bajo consumo de combustible: Las motos de baja cilindrada son extremadamente eficientes en su consumo de combustible, con rangos de 150 a 250 kilómetros por galón, a velocidades de 40 a 45 km/hora.

- No requieren garaje y son fáciles de parquear: La moto entra por la puerta de la casa y se puede guardar en el salón, sin necesidad de garaje (el cual costaría 5 veces el valor de la misma). Cuatro motocicletas pueden ser parqueadas en el lugar de un automóvil.
- Son livianas: por sus especificaciones técnicas, cualquier persona adulta puede operar este tipo de vehículo.
- Exención del impuesto a las motocicletas de menos de 125c.c.: Por razón de las ventajas que la Constitución invita a hacer a los menos favorecidos, desde la expedición de la Ley 14 de 1983, el legislador decidió exonerar del pago de impuestos de rodamiento a las motocicletas de menos de 125 c.c. Esta decisión fue coherente con la promoción del desarrollo de las regiones más apartadas del país.
- Exención al pago de peajes. Por las mismas razones sociales y porque el daño que una motocicleta de baja cilindrada ocasiona a la vía, es 1.200 veces menor que el que causa una automóvil, las motocicletas están exentas de pagar peajes. Este beneficio permite a sus usuarios disfrutar, con un muy bajo presupuesto, de los atractivos turísticos cercanos a sus lugares de residencia. (Pérez & Caicedo, 2010).

Por las mismas razones sociales y porque el daño que una motocicleta de baja cilindrada ocasiona a la vía, es 1.200 veces menor que el que causa una automóvil, las motocicletas están exentas de pagar peajes. Este beneficio permite a sus usuarios disfrutar, con un muy bajo presupuesto, de los atractivos turísticos cercanos a sus lugares de residencia. (Pérez & Caicedo, 2010).

5 Consumo de bebidas alcohólicas y sus efectos en el cuerpo humano.

Cómo se manifiesta el alcohol en el cuerpo:

- Organización Mundial de la Salud, Nota descriptiva N°349 (enero de 2015):

El alcohol, sustancia psicoactiva con propiedades causantes de dependencia, se ha utilizado ampliamente en muchas culturas durante siglos. El consumo nocivo de alcohol conlleva una pesada carga social y económica para las sociedades.

El alcohol afecta a las personas y las sociedades de diferentes maneras, y sus efectos están determinados por el volumen de alcohol consumido, los hábitos de consumo y, en raras ocasiones, la calidad del alcohol. En 2012, unos 3,3 millones de defunciones, o sea el 5,9% del total mundial, fueron atribuibles al consumo de alcohol.

El consumo nocivo de alcohol también puede perjudicar a otras personas, por ejemplo, familiares, amigos, compañeros de trabajo y desconocidos. Asimismo, el consumo nocivo de alcohol genera una carga sanitaria, social y económica considerable para el conjunto de la sociedad.

El consumo de alcohol es un factor causal en más de 200 enfermedades y trastornos. Está asociado con el riesgo de desarrollar problemas de salud tales como trastornos mentales y comportamentales, incluido el alcoholismo, importantes enfermedades no transmisibles tales como la cirrosis hepática, algunos tipos de cáncer y enfermedades cardiovasculares, así como traumatismos derivados de la violencia y los accidentes de tránsito.

Una proporción importante de la carga de morbilidad y mortalidad atribuibles al uso nocivo del alcohol corresponde a los traumatismos, sean o no intencionados, en particular los resultantes de accidentes de tránsito, actos de violencia y suicidios. Además, los traumatismos mortales atribuibles al consumo de alcohol tienden a afectar a personas relativamente jóvenes.

Recientemente se han establecido relaciones causales entre el consumo nocivo y la incidencia de enfermedades infecciosas tales como la tuberculosis y el VIH/sida. El consumo de alcohol por parte de una embarazada puede provocar síndrome alcohólico fetal y complicaciones prenatales.

Tanto en el plano individual como en el social, se han identificado diversos factores que influyen en los niveles y hábitos de consumo de alcohol, así como en la magnitud de los problemas relacionados con el alcohol en las comunidades.

Los factores ambientales incluyen el desarrollo económico, la cultura y la disponibilidad de alcohol, así como la globalidad y los niveles de aplicación y cumplimiento de las políticas pertinentes. Para un nivel o hábito de consumo dado las vulnerabilidades de una sociedad podrían tener efectos diferenciales similares a los producidos en diferentes sociedades.

Si bien no existe un único factor de riesgo dominante, cuantos más factores vulnerables converjan en una persona, más probable será que esa persona desarrolle problemas relacionados con el alcohol como consecuencia del consumo de alcohol.

Los efectos del consumo de alcohol sobre los resultados sanitarios crónicos y graves de las poblaciones están determinados, en gran medida, por dos dimensiones del consumo de alcohol separadas, aunque relacionadas, a saber:

1. el volumen total de alcohol consumido, y
2. las características de la forma de beber.



Imagen 11. Efectos del alcohol según la OMS.
Fuente: Elaboración por parte del SIMIT basado en los datos de la OMS

El contexto de consumo desempeña un papel importante en la aparición de daños relacionados con el alcohol, en particular los asociados con los efectos sanitarios de la intoxicación alcohólica y también, en muy raras ocasiones, la calidad del alcohol consumido.

El consumo de alcohol puede tener repercusiones no sólo sobre la incidencia de enfermedades, traumatismos y otros trastornos de salud, sino también en la evolución de los trastornos que padecen las personas y en sus resultados.

En lo que respecta a la mortalidad y la morbilidad, así como a los niveles y hábitos de consumo de alcohol, existen diferencias entre los sexos. El porcentaje de defunciones atribuibles al consumo de alcohol entre los hombres asciende al 7,6% de todas las defunciones, comparado con el 4% entre las mujeres.

En el año 2010, el consumo total de alcohol per cápita en todo el mundo registró un promedio de 21,2 litros de alcohol puro entre los hombres, y 8,9 litros entre las mujeres (OMS, 2015).

- Revista Cubana de Salud Pública; 33 (1):

El consumo de alcohol produce alteraciones en la función psicomotora y sobre determinadas capacidades para conducir con seguridad entre las que se incluye un enlentecimiento de las reacciones psicomotoras, lo que determina la capacidad de

reacción retardada ante estímulos sensoriales. Además, afecta la coordinación bimanual, la atención y la resistencia a la monotonía, la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia, la situación relativa del vehículo y para responder a lo inesperado.

Los efectos sobre la visión son fundamentales en la producción de accidentes de tráfico. Se afecta la acomodación, la capacidad para seguir objetos, el campo visual, la visión periférica, la recuperación de la visión después de la exposición al deslumbramiento.

Los efectos sobre el comportamiento y la conducta son muy variados, aunque en general se sustentan en una sensación subjetiva de mayor seguridad, lo cual modifica significativamente el estilo de conducir de los conductores cuando no está bajo efecto del alcohol (Garcell, et al; 2005).

6 La legislación de la motocicleta en Colombia

Colombia cuenta con un código nacional de transporte, el cual se actualiza para el cumplimiento de la normativa y que esta sea efectiva teniendo en cuenta todas las circunstancias que se van dando por el paso del tiempo.

Documento	Descripción
Constitución Política de Colombia	Conjunto de leyes que establece la forma en la que debemos comportarnos todos los que vivimos en Colombia.
Ley 769 DE 2002 agosto 6	Se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
LEY 1548 DE 2012 julio 5	Se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones. Los cuales son datos de niveles de alcoholemia, reincidencia.
LEY 1383 DE 2010 Marzo 16	Se modifica la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones
Ley 1696 DE 2013 diciembre 19	Se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol y otras sustancias psicoactivas.
Ley 1702 DE 2013 diciembre 27	Es creada la agencia nacional de seguridad vial
Plan Nacional De Seguridad Vial Colombia 2011-2021	Muestra parámetros a seguir para la implementación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal con el fin de reducir las víctimas fatales y no fatales en todo el nivel nacional.

Modificaciones del Código Nacional de Tránsito y Transporte (2002-2018)

LEYES		CAMBIO
ANTERIOR	MODIFICA	
Ley 33 1986.	Ley 769 de 2002.	Modificó el primer Código Nacional de Tránsito por el estipulado en la Ley 769 de 2002, fue cambio total de la reglamentación.
Ley 105 1993.		Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
Ley 769 de 2002.	Ley 903 2004.	Parágrafo 1° del artículo 27. Parágrafo del artículo 37.
	Ley 1383 de 2010.	Artículo 1, 3, 5, 17, 19, 22, 26, 28, 50, 51, 52, 53, 54, 76, 91, 93, 102, 122, 131, 135, 136, 152, 159, artículo transitorio.
Ley 1383 de 2010.	Ley 1696 de 2013	Parágrafo del artículo 7. Elimina el numeral E.3 y crea el F. Artículo 152.

Tabla 1. Resumen Modificaciones del Código Nacional Tránsito y Transporte.

- Ley 1503 de 2011 (Ley de Educación Vial):

Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Particularmente el Artículo 12 del Capítulo III que establece: “Toda entidad, entidad o entidad del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal

efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

- Resolución 298 de 2011

Por la cual se reglamenta la administración, uso y manejo de los vehículos automotores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

- Decreto 2851 de 2013 (Reglamentación de la ley de Seguridad Vial):

Por la cual se reglamenta los artículos 3,4,5,6,7,8,9,10,12,13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

- Resolución 2273 de 2014 (Plan Nacional de Seguridad Vial):

Por el cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 y 2021 y se dictan otras disposiciones.

- Resolución 1565 del 2014 (Guía Metodológica para la elaboración del PESV):

Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

- Decreto 1079 de 2015:

Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

- Decreto 1906 de 2015:

Por medio del cual se modifica y adiciona al decreto 1079 de 2015 en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- Resolución 1231 del 2016:

Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV 2011 – 2021

El Plan Nacional de Seguridad Vial es la carta de navegación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, adoptado mediante Resolución 2273 de 2014, por el Ministerio de Transporte.

Los Objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 son los siguientes:

Objetivo General: El objetivo que Colombia adopta sobre seguridad vial, a nivel general es:

“Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana”

Objetivos Específicos:

- Reducir del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021.
- Reducir la mortalidad en un 18% del usuario tipo peatón por accidentes de tránsito para el año 2021.
- Reducir la mortalidad en un 27% del usuario tipo motociclista por accidentes de tránsito para el año 2021.

- Reducir en un 21% las lesiones por accidentes de tránsito para el año 2021.
- Reducir el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito imputables a la conducción bajo el influjo del alcohol y el uso de sustancias psicoactivas a 0% para el año 2021.

Para lograr estos objetivos, el Plan Nacional de Seguridad Vial tiene los siguientes pilares:



Imágen 12. Esquema de los pilares del PNSV.

Fuente: Plan Nacional de Seguridad Vial.

Deberes y derechos de los motociclistas

Los motociclistas están regidos por el Código Nacional de Tránsito Terrestre el cual en su artículo 94 y el artículo 3 de la Ley 1239 de 2008 (el cual modifica el artículo 96 del código nacional de tránsito) declarando:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaqueta reflectivos de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Reglamentado por la Resolución del Min. Transporte 1737 de 2004. Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Artículo 3°. El artículo 96 de la Ley 769 quedará así:

- Art.96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:
 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
 5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.
 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

Elementos de protección personal para motociclistas

Legislación del casco en Colombia

Resolución 1737 de 2004, el Ministerio de Transporte reglamentó la utilización de cascos de seguridad para conducción motocicletas, motociclos y mototriciclos, con base en la norma técnica colombiana Icontec NTC 4533, esta última tuvo su más reciente actualización el día 2017-06-2.

Por la cual se expide el reglamento técnico para cascos protectores sin o con una o más visera(s) para los conductores y acompañantes de motocicletas, motocicletas con sidecar, vehículos a motor de tres (3) ruedas descubiertos, ciclomotores, cuatrimotos y similares destinados a circular por las vías públicas o privadas que estén abiertas al público o en las vías privadas y se dictan otras disposiciones.

Como lo indica su Artículo 6. REQUISITOS DEL PRODUCTO Y ETIQUETADO.

Los requisitos de etiquetado que suministre el fabricante, el comercializador o el importador, buscan prevenir prácticas que puedan inducir a error a los consumidores:

La etiqueta deberá contener al menos los siguientes datos:

a. Nombre del producto: “Casco para uso en motocicleta y vehículos afines”.

b. Talla: Para producto bajo ECE R22.05: Y/M-L-XL

Para producto bajo FVMSS218: S-M-L

c. País de origen.

- d. Indicación del reglamento, estándar o norma técnica que cumple entre los señalados en este reglamento. Esta información podrá venir en idioma inglés.
- e. Importador o fabricante, con su número de identificación tributaria.
- f. Número de lote o fecha de producción.

Parágrafo: Los cascos que cumplan con el reglamento 22 de la CEPE ONU y NTC4533- 2017 deberán incluir, además de los datos anteriores, los siguientes:

- a. Indicación de no protección de la barbilla, en caso de no ofrecerla.
- b. Marca del visor (si es diferente al fabricante del casco) y de las restricciones de su uso, si las tiene.

Según la aseguradora Mapfre (2017): Existen 5 elementos fundamentales para viajar seguro en una moto, los cuales son casco, los guantes, las gafas, la ropa protectora y las botas los cuales minimizan las consecuencias para el motorista en caso de accidente.

El uso de dichos elementos va en aumento en la sociedad Colombiana, pero a pesar de esto aún existen motociclistas que no llevan consigo estos elementos o no los llevan completos causando la disminución de la seguridad al viajar en moto y poniendo en grave peligro su vida.

Casco.

Su acción es proteger directamente la cabeza y cuello del usuario. Según medicina legal el 85 por ciento de los fallecidos en siniestros de motos son por consecuencia de lesiones cerebrales.

Guantes.

Al manipular una moto, los guantes no son solo un elemento de protección para las manos del usuario de la intemperie también es un medio de seguridad en el caso de caídas del vehículo.

Ropa protectora.

La chaqueta o cazadora debe estar confeccionada en de cuero o materiales protectores y aislantes, además de resistentes. Lo aconsejable es que cuente con protecciones extras en codos, hombros y espalda.

Contar además con un pantalón reforzado para viajar en moto, especialmente en caso de viajes más largos, es también muy conveniente. El pantalón específico para ir en moto protege la pierna y cuenta con refuerzos en rodillas y caderas.

En cuanto a los colores, es preferible elegir tonos brillantes que puedan verse y llamen la atención del resto de conductores. Si incorporan elementos reflectantes específicos, la seguridad del motorista es aún mayor.

Botas.

El confort se combina con la protección y la seguridad en las botas para motoristas. Por lo general, las botas de motorista están fabricadas en piel u otros materiales resistentes, algunas incluyen punteras reforzadas y plantillas impermeables, suelen ser de caña baja o media.

Gafas.

Probablemente las gafas sean del equipamiento imprescindible para viajar seguro en moto el menos común y utilizado. En gran medida, porque su labor se solapa en mucho si se conduce con un casco integral con visera.

Conformación de centros de aprendizaje.

Los establecimientos que quieran prestar el servicio de enseñanza de conducción deberán cumplir con lo expuesto en el Decreto 1500 de 2009 en el cual se estipulan las condiciones que deben tener tanto los establecimientos como los integrantes y profesionales del centro de enseñanza.

Multa por conducir en estado de ebriedad.

El artículo 152 de la ley 769 de agosto 6 fue modificado por la Ley 1696 de 2013 que en su artículo 5 expresa: ***Sanciones y grados de alcoholemia***. Si hecha la prueba, se establece que el conductor se encuentra en alguno de los siguientes grados de alcoholemia, incurrirá en las sanciones respectivas, según el nivel de reincidencia correspondiente de conformidad con lo indicado a continuación para cada evento:

- **Grado cero de alcoholemia**, entre 20 y 39 mg de etanol/100 de sangre total, se impondrá:
 - **Primera vez**
 - Suspensión de la licencia de conducción por un (1) año.
 - Multa correspondiente a noventa (90) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
 - Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.
 - Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.

- **Segunda vez**
 - Suspensión de la licencia de conducción por un (1) año.
 - Multa correspondiente a ciento treinta y cinco (135) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
 - Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.
 - Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.
- **Tercera vez**
 - Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.
 - Multa correspondiente a ciento ochenta (180) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
 - Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante treinta (30) horas.
 - Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles.
- **Primer grado de embriaguez**, entre 40 y 99 mg de etanol/100ml de sangre total, se impondrá:
 - **Primera vez**
 - Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.
 - Multa correspondiente a ciento ochenta (180) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

- Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante treinta (30) horas.
- Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles.
- **Segunda vez**
 - Suspensión de la licencia de conducción por seis (6) años.
 - Multa correspondiente a doscientos setenta (270) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
 - Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.
 - Inmovilización del vehículo por cinco (5) días hábiles.
- **Tercera vez**
 - Cancelación de la licencia de conducción.
 - Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
 - Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.
 - Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.
- **Segundo grado de embriaguez**, entre 100 y 149 mg de etanol/100ml de sangre total, se impondrá:

▪ **Primera vez**

- Suspensión de la licencia de conducción por cinco (5) años.
- Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cuarenta (40) horas.
- Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- Inmovilización del vehículo por seis (6) días hábiles.

▪ **Segunda vez**

- Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.
- Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.
- Multa correspondiente a quinientos cuarenta (540) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

▪ **Tercera vez**

- Cancelación de la licencia de conducción.
- Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.
- Multa correspondiente a setecientos veinte (720) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

- Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.
- **Tercer grado de embriaguez**, desde 150 mg de etanol/100ml de sangre total en adelante, se impondrá:
 - **Primera vez**
 - Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.
 - Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancia psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.
 - Multa correspondiente a setecientos veinte (720) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
 - Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.
 - **Segunda vez**
 - Cancelación de la licencia de conducción.
 - Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.
 - Multa correspondiente a mil ochenta (1080) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
 - Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.
 - **Tercera vez**
 - Cancelación de la licencia de conducción.

- Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante noventa (90) horas.
- Multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1440) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

Parágrafo 1. Si el conductor reincide en un grado de alcoholemia distinto a aquel en el que fue sorprendido la última vez, se le aplicarán las sanciones del grado en el que sea hallado.

Para determinar el orden de reincidencia que corresponda, será considerado el número de ocasiones en que haya sido sancionado con antelación, por conducir bajo el influjo de alcohol en cualquiera de los grados previstos en éste artículo.

Parágrafo 2. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción que se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT.

Parágrafo 3. Al conductor del vehículo automotor que pese a ser requerido por las autoridades de tránsito, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas a que se refiere la presente ley o se dé la fuga, se le cancelará la licencia, se le impondrá multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1440) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV) y procederá la inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

Parágrafo 4. En el evento en que la alcoholemia sea igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, se aplicará las sanciones establecidas sin que sea necesario realizar pruebas adicionales para la determinación de la presencia de otras sustancias psicoactivas.

Parágrafo 5. Para los conductores que incurran en las faltas previstas en el presente artículo no existirá la reducción de multas de la que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

Multa por no tener la licencia de conducción.

Esta multa es una de las más concurridas en motocicletas en Colombia. Según el código nacional de Tránsito CAPITULO II Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito, D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción

correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

Multa por infringir la ley

Para el caso colombiano este tipo de multa comprende muchas acciones y sucesos. Según el código nacional de policía CAPITULO II Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito, A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

- No transitar por la derecha de la vía.
- Ser de otro vehículo en circulación.
- Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.
- Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.
- No respetar las señales de tránsito.
- Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.
- Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.
- Transitar por zonas prohibidas.
- Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.
- Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.
- Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias.

En este caso el vehículo automotor será inmovilizado.

7 Normativa para la política pública

Procuraduría General de la Nación

Según Torres-Melo y Santander: “La existencia de una política pública plantea la presencia de una estructura que ordena la acción del Estado. Así, la decisión de política pública debe verse reflejada en un ordenado conjunto de acciones, agregadas en distintos niveles de complejidad. Adaptando el esquema de Fernández-Ballesteros (1996), una política pública puede componerse de cuatro niveles asociados: (i) el estratégico, (ii) el de planeación, (iii) el de programación y (iv) el de acciones de política, tal y como se observa en la figura 2.

Figura 2 – Componentes de una política pública.

ESTRATEGIA	PLAN	PROGRAMA	PROYECTO	ACCIONES
Principios y rutas fundamentales que orientarán el proceso para alcanzar los objetivos a los que se desea llegar.	Planteamiento en forma coherente de las metas, directrices y tácticas en tiempo y espacio, así como los instrumentos, mecanismos y acciones que se utilizarán para llegar a los fines deseados.	Conjunto homogéneo y organizado de actividades a realizar para alcanzar una o varias metas del plan, a cargo de una unidad responsable. SUB PROGRAMA: Componente del programa destinado a una población o zona específica.	Conjunto de acciones ordenadas que deben su importancia a que sobre estos se estructuran las inversiones específicas y se administran los recursos.	Corresponde al ejercicio de aquellos instrumentos económicos, normativos y administrativos que utiliza y desarrolla el gobierno para inducir determinados comportamientos de los actores con objeto de que hagan compatibles sus acciones con los propósitos del plan.

ESTRATEGIA	PLAN	PROGRAMA	PROYECTO	ACCIONES
¿QUÉ SE DEBE HACER?	¿CÓMO SE VA A HACER?	¿A TRAVÉS DE QUE?		
Principios, problema a enfrentar, objetivos y delineación de las rutas de acción.	Especificación de las líneas de acción, momentos y recursos logísticos e instrumentos de política.	Actores responsables, asignaciones presupuestales, cronogramas para el cumplimiento de una de las líneas del plan.		
PREDICCIÓN	DECISIÓN	ACCIÓN		

Fuente: Elaboración propia, complementando Fernández-Ballesteros (1996).

En el nivel estratégico se identifican los múltiples escenarios que el espacio de política pública y el problema socialmente relevante generan para, con base en ello, identificar qué se debe hacer, es decir, definir los principios y rutas de acción que orientarán todo el proceso con el que se pretende solucionar el problema de política. En el nivel de planeación se toman las decisiones sobre el cómo, lo que se debe hacer, es decir, es el momento en que se aterriza la ruta de acción de la política en tiempos, lugares, instrumentos y actuaciones específicas. Este nivel es el lugar para pensar el arco de gobernanza que va a regir la implementación de la política y la forma como va a ser coordinado. Los otros dos niveles tienen como finalidad aterrizar las decisiones al plano de la acción. El nivel de programación busca organizar las actividades y definir los recursos a través de los cuales se va a desarrollar algún componente específico de la política pública. Así, un programa busca definir los actores implementadores y sus responsabilidades, de acuerdo al componente y las herramientas con que contaría, así como la cabeza de dirección y, claro está, la forma de ejecución de los instrumentos de política pública seleccionados en la planeación.” (p. 62-63).

8 Campañas de seguridad vial

Nivel nacional

- Secretaría Distrital de Movilidad – Bogotá.

La capital de Colombia ha desarrollado el plan “*Visión Cero*” es una política adaptada de Suecia y bajo el Plan Distrital de Seguridad Vial – Decreto 813 de 2017 “Plan Distrital de Seguridad Vial y el Plan de Seguridad Vial del Motociclista” – bajo la premisa de “Ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables”.

Bajo éste principio, las actuaciones de la administración distrital se enfocan en los ejes de institucionalidad, infraestructura, comportamiento, control y atención a víctimas. En temas de institucionalidad la ciudad avanza en el desarrollo de acciones y planes de política pública como son:

- Plan distrital de seguridad vial: Adopta la visión cero y once (11) entidades del sector público son parte del plan.
- Plan de seguridad vial del motociclista
- Programa gestión de la velocidad
- Planes de movilidad escolar
- Guía para la elaboración de auditorías urbanas

Por otra parte, se busca impulsar el trabajo conjunto con instituciones distritales, nacionales, redes empresariales y educativas. Así como la integración de bases de datos

para mejorar la calidad de los datos y los análisis a profundidad de temáticas de interés para la seguridad vial.

Sobre la temática de infraestructura, la ciudad busca generar un cambio en la ética de diseño de los ingenieros a cargo de los proyectos de movilidad, priorizando al actor vulnerable y la protección de la vida, siendo sus principales objetivos:

- Generar diseños e implementaciones que cuenten con auditorias de seguridad vial requisito fundamental.
- Gestionar comportamientos de riesgo a través del diseño innovador de infraestructura.
- Promover la circulación a velocidades seguras en las diferentes vías de la ciudad (arteriales, comerciales y residenciales).

En materia de cultura ciudadana, la generación de contenidos en seguridad vial es alta y éstas llegan a diferentes audiencias a través de campañas, eventos, puestas en escena en vía entre otros, con los objetivos de:

- Promover los comportamientos seguros en distintos grupos de usuarios.
- Proveer información de utilidad para incidir en cambios comportamentales.
- Generar una estrategia de formación al talento humano que opera el transporte público

En materia de control la ciudad lleva a cabo estrategias con

- Controles a comportamientos de riesgo de Velocidad y Embriaguez.
- Entrenamiento a periodistas.

- Entrenamientos en control policial justo y participativo.
- Detección Electrónica de Infracciones.

En atención a víctimas la ciudad realiza un trabajo interinstitucional a través de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, con la Secretaría de Salud del distrito.

Su enfoque es:

- Dar los lineamientos para la generación de un centro de orientador de víctimas de siniestros de tránsito.
- Recopilar información de los organismos de atención de emergencias para hacer más efectiva la atención de siniestros en la ciudad.
- Dar a conocer a la opinión pública las experiencias de víctimas de siniestros de tránsito.



Imagen 13. Campaña "Abrocha tu casco"
Fuente: SDM

En **abril** celebra el **mes** del **motociclista**.

CRONOGRAMA ABRIL 2018				4	5 LANZAMIENTO MES DE LOS MOTOCICLISTAS TEST DRIVE: Prueba de pericia Tunjuelito	6	7 JORNADAS LOCALES DE SEGURIDAD VIAL Kennedy
8	9	10 CONVERSATORIO. "Gobierno, Empresa y Motociclistas: Buenas prácticas para motociclistas"	11 TEST DRIVE: Prueba de pericia Tunjuelito SIMULADORES Y CAPACITACIONES EN VÍA Fontibón	12 TEST DRIVE: Prueba de pericia Rafael Uribe Uribe	13 SIMULADORES Y CAPACITACIONES EN VÍA Usaquén	14 JORNADAS LOCALES DE SEGURIDAD VIAL San Cristóbal	
15	16 SIMULADORES Y CAPACITACIONES EN VÍA Teusaquillo	17 SIMULADORES Y CAPACITACIONES EN VÍA Engativá	18 SIMULADORES Y CAPACITACIONES EN VÍA Kennedy	19 TEST DRIVE: Prueba de pericia Tunjuelito	20 FERIA DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLISTAS	21 FERIA DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLISTAS	
22 FERIA DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLISTAS	23 TEST DRIVE: Prueba de pericia Fontibón	24 SIMULADORES Y CAPACITACIONES EN VÍA Suba	25 FORO. "Seguridad Vial del Motociclista" SIMULADORES Y CAPACITACIONES EN VÍA Chapinero	26 RODADA CIERRE DEL MES DE LOS MOTOCICLISTAS			

Imagen 14. Cronograma de actividades mes del motociclista.
Fuente: SDM

- Campaña “En la calle manéjate bien” – Medellín.

Su propósito fue disminuir, mitigar y concientizar los riesgos de accidentalidad a partir de inculcar una conciencia por parte de los ciudadanos en las decisiones que estos toman en la vía. El eje central de la campaña fue la frase “Bien hecho, mal hecho” acompañado con la figura de un ángel y un demonio que daban a entender la toma de decisiones, fue difundida por eventos artísticos y los medios masivos locales.

- Campaña “Te lo repetimos porque te queremos vivo”.

La campaña hace conjunto del componente de educación ciudadana difundida por los medios de comunicación.

- Presencia constante en sitios estratégicos de la ciudad en 20 vallas y 103 paraderos de buses.
- Los mensajes en paraderos de buses son rotativos por diferentes sitios de la ciudad.
- A diciembre 31 de 2009 se emitieron por radio más de 5 mil mensajes en 22 emisoras entre informativas y musicales y en cinco periódicos alternativos, con frecuencia de 3 cuñas diarias.
- En estaciones del Metro de Medellín se emitieron 28 cuñas diarias entre octubre y diciembre de 2009. Valoradas en casi \$18 millones. Se calcula que cerca de 600 mil personas escucharon los mensajes (cuatro referencias de cuñas).
- Entre septiembre y diciembre hubo pauta con mensajes de la campaña en cinco periódicos alternativos, que sumaron un tiraje de más de 15 mil ejemplares.
- Gracias al apoyo de Telemedellín, a partir de enero 16 de 2010 se emiten las cuatro referencias de la campaña con una frecuencia de 8 mensajes diarios distribuidos en toda la parrilla de programación.
- Durante el año 2009 se repartieron más de seis mil impresos con mensajes.
- Se ubicaron cuatro mil afiches en sitios de alta concentración de personas en barrios, centros comerciales, restaurantes y bares.
- En 60 estaciones de servicio (bombas de gasolina) de Medellín hay mensajes de la campaña.
- Más de 600 mil personas recibieron los mensajes de la campaña mediante el envío masivo de correo electrónico.
- Tiene un buen número de seguidores en redes sociales.



Imagen 15. Publicidad repartida por la Alcaldía de Medellín.

Fuente: Alcaldía de Medellín, 2011.

- Campaña “Ponle sentido a tu vida” - Villavicencio.

Efectivos controles permiten la disminución de lesiones y muertes en accidente de tránsito.

La Seccional de Tránsito y Transporte Mevil inició la campaña preventiva “Ponle sentido a tu vida”, creando conciencia sobre la necesidad de respetar las normas de tránsito y evitar la ingesta de licor mientras se está frente al volante para no poner en riesgo la vida tanto de los demás conductores como de pasajeros y peatones.

Durante 2016, de enero a abril para esta misma fecha, se presentaron en la jurisdicción 27 personas fallecidas por accidente de tránsito mientras que en 2017 se presenta una reducción de 12 casos para una disminución favorable del 44%.

En cuanto a personas lesionadas, durante el 2016 se presentaron 380 heridos en accidente de tránsito mientras que en este año se presenta una disminución de 192 casos, variación favorable del 51%. En los índices de accidentalidad se pasó de 369 eventos a 175, disminuyendo en 53% los índices de accidentalidad.

Esta campaña se viene realizando en los diferentes ejes viales que conducen a la ciudad de Villavicencio y primordialmente a conductores de motocicletas y vehículos que transitan por las diferentes vías de la localidad, en donde se entregó material publicitario alusivo a la misma.

“Con esta campaña se busca continuar generando cultura vial, cambios de hábitos, conductas y comportamientos para salvar vidas y así seguir disminuyendo estas cifras” indicó el coronel Freddy Hernán Jiménez, Comandante de la Policía Metropolitana.

En la campaña se estarán realizando los siguientes controles:

- Control de velocidad vías principales de la ciudad
- Puestos control de embriaguez
- Campañas pedagógicas
- Puestos de prevención.
- Al igual se entregarán volantes alusivos a esta actividad institucional.⁴

⁴ Policía Nacional de Colombia. (2017). Campaña “ponle sentido a tu vida” para la prevenir accidentalidad vial. 10 de Junio de 2018, de Policía Nacional de Colombia Sitio web: <https://policia.gov.co/noticia/campana-ponle-sentido-tu-vida-prevenir-accidentalidad-vial>.

Nivel internacional

- “Plan SegurMOTO” - Madrid, España.

La Dirección General de Tráfico (DGT) en sus políticas de seguridad vial estipula como primordial la educación vial, para la cual ha destinado el recurso didáctico y pedagógico de nombre “*Educación vial para la ESO- Educación Secundaria Obligatoria*”.

Este documento realizado por la DGT se presenta de forma didáctica para los maestros con el fin de guiar las actividades a realizar por los estudiantes para una mejor experiencia de aprendizaje, cuenta con indicaciones, ilustraciones, debate, reflexión, lógica, encuestas, exámenes, deberes y derechos de los diferentes actores de la vía, fomento del uso de transporte de cero emisión, conocimiento y uso de los elementos de protección personal, conocimiento de la legislación actual de los organismos de tránsito, información estadística, conceptos mecánicos básicos, conciencia vial entre muchos otros aspectos comprendidos en el documento que consta de 4 unidades y alrededor de 150 páginas.

Para el año 2018 se buscó implementar una política específica para las motos al cual han llamado “*Plan SegurMOTO*” con 30 medidas para mejorar la seguridad vial de dichos agentes. La guía elaborada por el DGT se puede encontrar y descargar <http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/unidades-didacticas-alumnos/02-unidades-didacticas-para-los-alumnos.pdf>

- “El hombre de cristal”

Campaña dirigida a motociclistas por parte de la Dirección General de Tráfico donde se ve al motociclista con un ser hecho de cristal. Al mismo tiempo se narra cuantos motociclistas murieron el año pasado y dan la recomendación a los conductores de vehículos de mirar siempre a ambos lados antes de decidir girar o cambiar de carril, mantener siempre la distancia. A los motociclistas les recomienda vestir siempre los EPP y evitar los puntos ciegos de los carros (DGT, 2018).

- “Cuando el 2% es mucho”

Campaña lanzada en 2016 en el país con contenido audiovisual adicional en el que se muestran varios ejemplos del 2% de algo, colocando al mismo tiempo un nombre y apellido. Mientras se desarrolla el video el narrador hace énfasis en decir que el 2% de alguna cosa no es mucho, hasta que se les da un nombre y un apellido de personas fallecidas por conducir bajo los efectos del alcohol.

Menciona que el 2% de las personas dan positivo en controles de alcohol pero que, aunque puede parecer poco son alrededor de 400 personas por año que han perdido su vida por salir a manejar después de haber consumido licor.

Se enfatiza al final de la propaganda y del banner a los conductores que tomen conciencia del tema y que si la decisión es tomar que no conduzcan en ese estado (DGT, 2016).

- “Te dejo mi moto”

Campaña realizada por el Gobierno de España en colaboración con la DGT y trata en la acción de conductor a conductor para cambiar de vehículo por un día. Con el fin de tener un punto de vista del actor contrario y así generar conciencia de los riesgos y posibles malas acciones que desarrollas en tu rol común y así tenerlos más presentes en el momento en que vuelves a conducir tu vehículo. La campaña se hizo llegar a la población por medio audiovisual transmitido por la televisión a nivel nacional (DGT, 2014).

- Londres, Inglaterra

- “Distressed Campaign”

Highways England; entidad que trabaja para el departamento de transporte londinense; lanzó en 2018 en el BMAD (Bikers Made A Difference) la campaña en pro de la seguridad de los motociclistas llamada *Distressed campaign*, con la cual apuntan a promover buenos comportamientos para ayudar a reducir el número de jóvenes conductores muertos o seriamente lesionados alrededor del país.

Esta campaña tiene como objetivo abordar el comportamiento de los ciclistas jóvenes, ciclomotores y motociclistas de baja potencia basándose en 3 áreas clave:

- No verificando rotondas e intersecciones.

- No verificando cuando se incorpora.
- No usando los elementos de protección personal.

La campaña forma parte de la estrategia de sistemas seguros de Highways England enfocado en vehículos más seguros, caminos más seguros y personas más seguras con la intención de reducir el número de personas muertas o seriamente lesionadas en un 40% para el 2020. (GOV.UK, 2018).

- “Think!”

Campaña y sitio web desarrollado por el departamento de transporte de Londres con el fin de crear empatía entre conductores de carros y motociclistas y así generar una mejor convivencia en la vía. La página periódicamente ofrece material y campañas como las siguientes:

- “Never Too Good”, es una video-campaña en el que un conductor profesional es sometido a un curso de conducción donde le hacen entrar en conciencia cuán importante es manejar las velocidades permitidas para evitar accidentes o lesiones al conducir al cotidiano y en el que el conductor profesional agrega al final que ni siquiera para él se es lo suficientemente bueno para manejar, por más experiencia que tengas.

- “Think Biker Audios”, un conjunto de archivos multimedia en el que se relatan las consecuencias que desata para los familiares de las personas accidentadas por no prestar atención a los motociclistas al salir o cruzar una intersección.
- “Stay In Control”, esta campaña para los motociclistas ofrece consejos esenciales para la conducción.

- “Bends”

Es una campaña realizada por Shiny Side Up; empresa dedicada a la concientización vial; en la cual se entrevista a un conductor profesional de motocicleta que explica la diferencia entre las curvas que tiene él en su día a día durante las competencias y las que encuentra en las carreteras. Dice que, en las pistas los giros acostados se pueden hacer pues para eso él se entrena diariamente pero que en las calles es diferente debido a los demás actores viales. El slogan de la campaña es “Bends bend but bikers don’t” (las curvas se doblan, los motociclistas no) (Shiny Side Up, 2018).

- “Cumbrian Ghost Rider”

La campaña solo muestra las cifras de motociclistas fallecido el año pasado por que los conductores de carros y vans salieron por el frente de ellos, usando la excusa “lo siento, no te vi”. El video muestra al final la recomendación “In future use your eyes before someone else dies”. Nuevamente la campaña busca concientizar a los conductores de automóvil para

adoptar la costumbre de siempre mirar los alrededores antes de salir, girar o cambiar de carril. (Safer Roads for Cumbria, 2008).

Dublín, Irlanda.

- “Magician”, la campaña es un video corto desde la perspectiva de un niño y su papá mago en un garaje donde se puede ver una bicicleta colgada a la pared, el padre le dice al hijo que para su próximo truco se desaparecerá a sí mismo y así lo hace. El hijo se asombra mucho y trata de buscar a su padre y su bicicleta por todos lados del garaje.

Enseguida se puede ver un mensaje en el que dice: “La persona más vulnerable en el camino es la que no puedes ver”. En la escena siguiente la bicicleta aparece colgada de nuevo y el padre junto a ella sosteniendo un casco debajo del brazo y usando botas de bicicleta. Siempre revise dos veces para los motociclistas (2010, Road Safety Authority).

- “Hide and Seek”, la campaña es otro video esta vez desde la perspectiva de una madre quien está viendo a su esposo y a su hija jugar a las escondidas, en el turno de la niña ella se esconde detrás de un árbol y su papá la encuentra entre juegos y risas. Cuando llega el turno del padre, éste silenciosamente se monta en su motocicleta y se va, la niña intenta encontrarlo, pero no tiene suerte.

La persona más vulnerable en el camino es la que no puedes ver. Al final el papá aparece junto a su motocicleta llevando un casco bajo su brazo. Siempre revise dos veces para los motociclistas (Road Safety Authority, 2010).

Victoria, Australia

- “Driver think rider. Rider think driver”, la campaña es una propaganda televisiva muestra los momentos previos a un choque entre un motociclista y un auto girando a la derecha sin ver al motociclista.

Esto provocó que las fuerzas policiales de Victoria, Australia se enfocaran en el comportamiento de los conductores para evitar el aumento de las muertes de los conductores. Adicionalmente “The Andrews Labor Government” y “Transport Accident Commission” dispuso 12 millones de dólares para la policía de Victoria con el fin de equiparlos con más carros de policía para patrullaje, control de velocidad y conducción en estado de embriaguez. La campaña se lanzó por la televisión Victoriana, radio y periódicos. (Transport Accident Commission, 2016).

- Campañas “For everyone’s sake, drive safely this Christmas”, es un video en el cual se muestran videos fuertes del antes, durante y después de un accidente de tránsito ocasionado por personas que manejaban en estado de embriaguez o bajo el consumo de sustancias alucinógenas.

Aunque el vídeo es fuerte, en Australia se disminuyó en un 40% la población que consumía alcohol o drogas durante el período de festividades de fin de año (Transport Accident Commission, 2015).

- Campaña “Look Again for Motorcycles”, la campaña corta muestra un video donde se aprende la lección de mirar a ambos lados y volver a mirar al primer carril por parte de los conductores de vehículo al llegar a una intersección, para así evitar colisiones con motociclistas. Dejando un mensaje ¿“que tan cerca debe estar una motocicleta para que la veas?” (Transport Accident Commission, 2008).
- Campaña “Reducir la velocidad no te matará”, en esta campaña se muestra, a partir de un siniestro la importancia de manejar a altas velocidades en recorridos urbanos por parte de las motocicletas. Su protagonista; un sargento de tránsito; se dedica a reconstruir accidentes de tránsito, en su análisis dice que el siniestro pudo haber sido evitado si tan sólo la velocidad del motociclista hubiese sido 8 km/h menor pues el conductor de la motocicleta hubiese podido visualizar el riesgo, esquivar el vehículo y salvarse de la colisión. El mensaje de la campaña es “Tú decides la velocidad, la física decide si vives o mueres” (TAC, 2012).

Buenos Aires, Argentina

En Buenos Aires, Argentina el gobierno ha llevado a cabo varias campañas en pro de la seguridad de los motociclistas, entre ellas encontramos:

- Campaña “*Usá Casco*”:

Campaña desarrollada por el sector de movilidad de la ciudad de Buenos Aires como parte de su plan de movilidad sustentable, control y seguridad vial. Desde el comienzo de la gestión se controló el uso de casco en conductores y acompañantes en doble turno los 7 días de la semana. Como resultado el 95% de los motociclistas que hoy circulan por el micro y macro centro de la ciudad utilizan casco, este porcentaje disminuye en las zonas barriales. Agentes de tránsito vigilan en avenidas y calles más transitadas que los motociclistas y sus acompañantes lleven el casco reglamentario.

Conjunta a ésta se desarrolló una campaña de intercambio de cascos, los trabajadores motociclistas pueden inscribirse y recibir un curso de seguridad vial y manejo seguro dictado por expertos, y al aprobarlo, cambiar su casco viejo, dañado o no homologado por uno nuevo que provee sin costo el gobierno de la ciudad. Desde su lanzamiento en el año 2009, se han capacitado más de 1500 trabajadores motociclistas.

Los objetivos de este plan son:

- Dar nociones básicas de manejo seguro de motos a los conductores profesionales de motos.
- Reforzar el conocimiento de las reglamentaciones de tránsito.
- Promover el respeto de normas de convivencia en la calle

- Reducir las consecuencias graves de las lesiones producidas por la no utilización del casco, o por la utilización de cascos de mala calidad en los mismos conductores, a través del reemplazo de cascos viejos por nuevos y de mejor calidad. (Control y Seguridad Vial; CAF, 2009).
-
- Campaña “*Hacete Ver*”

Al programa “Hacete Ver” adhieren empresas que poseen servicio de delivery, las cuales se comprometen al firmar un acta de acuerdo con los siguientes puntos:

- Entregar chalecos reflectivos a sus empleados motociclistas.
- Hacer efectivo el uso del mismo durante la jornada laboral.
- Garantizar el uso del casco obligatorio.
- Incluir en sus locales una mención de su adhesión al programa.
- Contribuir a través de la medida, al ordenamiento del tránsito y la seguridad vial en la ciudad.

En el marco de esta campaña, el gobierno de la ciudad de Buenos Aires ha entregado de manera gratuita chalecos reflectivos trabajando fundamentalmente con el sindicato de mensajeros y los trabajadores de delivery. (Control y Seguridad Vial, 2009).

- Campaña “Espacios exclusivos para el estacionamiento de motos”

Ubicados en el área central con el objetivo de ordenar el espacio público, mejorar la convivencia entre motociclistas, peatones y automovilistas, desalentar la invasión de veredas y mejorar la circulación peatonal, el gobierno de la ciudad dispuso espacios exclusivos para el estacionamiento de motos en diferentes puntos del área central de la ciudad. Estos puntos pueden estar ubicados tanto sobre la calzada como sobre la acera. (Control y Seguridad Vial, 2009).

- Campaña “Zona de Detención Segura de Motos”

Es un espacio exclusivo para detención de motos antes de la senda peatonal. La medida permite que las motos se sitúen por delante del resto de los vehículos cuando el semáforo está en rojo mediante una línea de detención avanzada. Consiste en una doble línea con una moto pintada en el centro.

Los objetivos de esta medida son:

- Colaborar con el ordenamiento y la seguridad vial.
- Mejorar la movilidad y seguridad de motociclistas, automovilistas y peatones.
- Mejorar la visibilidad de las motos, ubicándolas adelante del resto de los vehículos.

- Evitar el exceso de velocidad de las motos que arrancan desde atrás entre los autos y generan siniestros.
- Desalentar maniobras peligrosas.
- Desalentar la invasión de la senda peatonal.

En marzo de 2012 se implementó la prueba piloto de la zona de detención segura de motos, en dos intersecciones: en la bajada de Au. 25 de Mayo y en Au. 9 de Julio Sur. Los resultados de esta implementación fueron positivos: los motociclistas utilizan la zona exclusiva de detención y los automovilistas la respetan. (Control y Seguridad Vial, 2009).

9 Campañas en desarrollo por parte del Instituto de Tránsito y Transporte en Acacias, Meta.

Campaña pedagógica en colegios del municipio de tránsito.

Son campañas realizadas por el cuerpo de policía del municipio y el ITTA, con el fin de educar en normativa de tránsito en los colegios tanto al peatón como al conductor de los vehículos que circulen por el municipio. Estas campañas son representadas en un seguimiento escrito en forma de evaluación sobre la importancia, comportamiento y normativa al ser un conductor o un peatón, se realizan en todos los colegios en horarios de clase para toda su comunidad educativa.

Campaña pedagógica en el centro de la ciudad a conductores.

En estas campañas se especificó en el conocimiento necesario y básico para el conductor de cualquier vehículo motorizado realizándole preguntas básicas de comportamiento, normativa y mecánica básica de conducción y sus respectivos riesgos y responsabilidad, esta campaña aún está en desarrollo y aún no han sido implementada.

Parqueadero en zonas de alta concurrencia de motos y carros.

Se toma la decisión para un flujo de vehículos y peatones constantes y que no existan complicaciones en vehículos estacionados en las aceras principalmente en la zona del centro de la ciudad, se asignaron parqueaderos específicos de motos y parqueaderos de carros en determinadas zonas de la ciudad ver foto 1.



Foto 1. Zona de parqueo exclusiva

DESARROLLO DE LA METODOLOGIA

1. Reunión por parte de los investigadores con el Profesional de la Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional SIMIT.

El día 7 de Octubre del 2017 se realizó la reunión con el Sr. Daniel Cano Gómez, Profesional de la Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional SIMIT, en las instalaciones ubicadas en la Cra 7ª # 74 – 64 Piso 10 Bogotá, Colombia, en la cual se explicaron los objetivos y finalidad del trabajo de grado a realizar. Se acordó la colaboración por parte de él para la obtención de los datos necesarios para la base de datos.

2. Reunión por parte de los investigadores con la Directora del Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías (ITTA) (Dra. María Consuelo Molano Cespedes).

El día 15 de Febrero de 2018 se realizó en las instalaciones del SIMIT (Cra 7ª # 74-64 Piso 10); la reunión con el fin de generar la presentación formal del proyecto, sus objetivos, sus integrantes y metodología a desarrollar.

3. Visita preliminar y contextualización con el Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías (ITTA).

El día 9 de Marzo de 2018 se realizó la visita al ITTA ubicado en la Cll 15ª # 31 -24, Acacías, Meta. En la cual la Doctora Molano nos presentó formalmente al equipo de trabajo, así como

nuestro proyecto a realizar. Nos vinculó directamente con la Sra. Muñoz quien es nuestro contacto directo para la organización pertinente de las actividades a desarrollar con o en nombre del ITTA.

4. Diseño de la base de datos y la encuesta.

Para diseñar la base de datos y realizar la primera versión de la encuesta los investigadores se apoyaron en las colaboraciones desarrolladas con el SIMIT, el ITTA y la propia institución educativa, la Universidad de La Salle obteniendo el compendio de los datos sobre movilidad del municipio, para así realizar la clasificación de la información y crear la base de datos que el proyecto requiere. La herramienta utilizada como base de datos fue Microsoft Excel.

Para la encuesta se realizaron cinco versiones de la misma en la cual se variaba desde redacción, pasando por forma y finalizando con el número de preguntas. Una vez desarrollada la que sería la versión final se dispuso de la misma para una prueba real en una población de 10 personas en la ciudad de Bogotá para verificar su rendimiento y practicidad, los cambios a ésta última versión no fueron significativos por lo que quedó aprobada por el equipo de trabajo como la versión final.

5. Diseño del muestreo

Teniendo en cuenta la información suministrada por el ITTA en cuanto al parque automotor del municipio obtuvimos la población de conductores de motociclistas en la ciudad por lo que

el método elegido para el cálculo del tamaño de la muestra es el Muestreo Aleatorio Simple (MAS) en razón de que se puede considerar homogeneidad en sus conocimientos, actitudes y prácticas.

En el muestreo de poblaciones finitas se asume que el número de elementos en la población es (N), de los cuales se seleccionan n. Cuando todas las muestras posibles de tamaño n tienen la misma probabilidad de ser seleccionadas, el método de muestreo se denomina MAS.

- Tamaño de la muestra.

Como la información recolectada por los investigadores es verídica; ya que es suministrada por la entidad pública encargada; se procede a tomar ésta como la población total de estudio y la cual será usada para calcular la muestra representativa.

Igualmente, para el cálculo del tamaño de muestra se establece que el error máximo de estimación es del 10%, confiabilidad del 95% y población finita y definida igual a 170.000 conductores. El cálculo entregó una muestra de 96 motociclistas por fines prácticos se realizarán 100.

- Fórmula para el cálculo del tamaño de la muestra

$$n = \frac{(z^2 PQ)/\varepsilon^2}{1 + \frac{z^2 PQ}{N\varepsilon^2}}$$

Dónde

N: Población de motociclistas en Acacías.

N: Tamaño de muestra = 96.

Z: Constante que depende del grado de confianza, en éste caso 1.96 para un 95% de confianza.

P: variabilidad positiva. = 0.5.

Q: variabilidad negativa. = 0.5.

ϵ : Porcentaje máximo de error admisible = 10% o 0.1

- La encuesta

La encuesta diseñada está compuesta por tres tipos de preguntas:

- Socio-demográficas: para caracterizar de forma general el tipo de conductor de moto.
- Conocimiento técnico: con el fin de saber que conocimientos tienen los motociclistas del código nacional de tránsito y de otros conceptos que debe conocer una persona que haya realizado un curso teórico para obtener una licencia de conducción de motocicleta en Colombia.
- Opinión: que permitirán saber cómo se siente el motociclista en cuanto a algunas situaciones específicas y la legislación que rige estos factores.

La intención de la encuesta es obtener información de los motociclistas como fuente directa de información, lo que posibilita a realizar cruces de información y correlaciones con factores directos de la investigación.

La versión final de la encuesta consta de 30 preguntas algunas con múltiples opciones de respuesta en las cuales se podían elegir máximo dos, también se dio la opción de plantear su propia respuesta en caso de que no se encontrara en las opciones. (Ver Anexo 1).

A continuación, se muestra en un mapa la distribución espacial de las encuestas aplicadas.

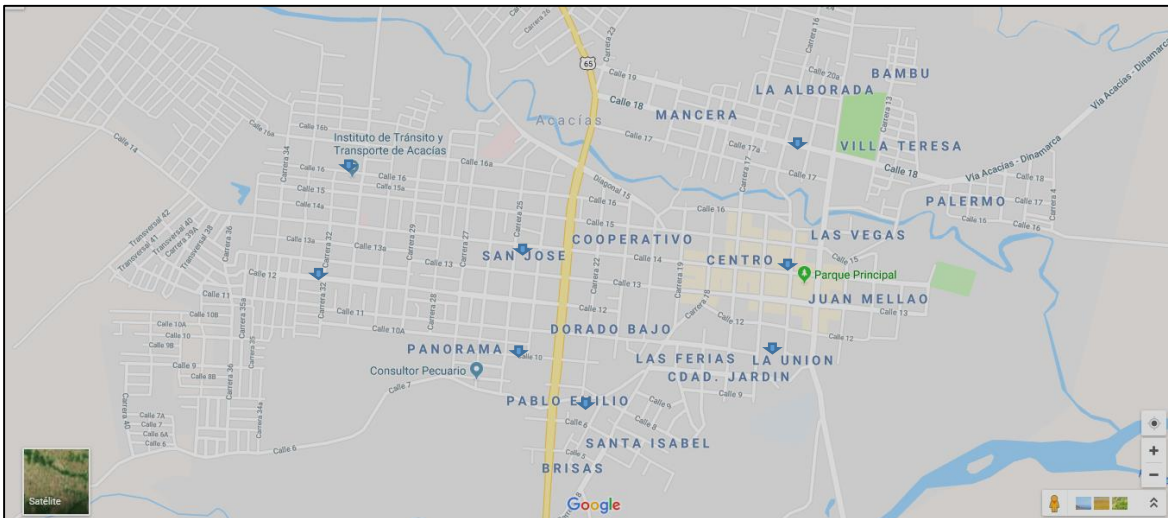


Imagen 16. Mapa de aplicación de encuestas.
Fuente: Google Maps.

- Calle 15 a # 31.
- Carrera 25 # 14.
- Calle 14 # 15.
- Carrera 32 # 12.
- Calle 8 # 22.
- Carrera 16 # 18.
- Calle 10 # 24.
- Calle 11 # 16.

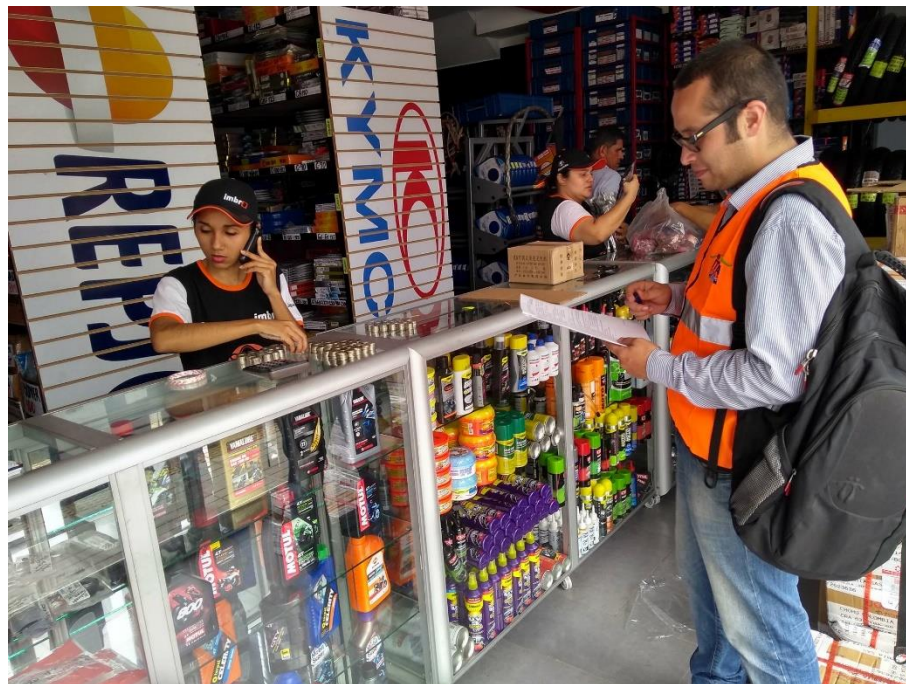


Foto 2. Realización de encuestas

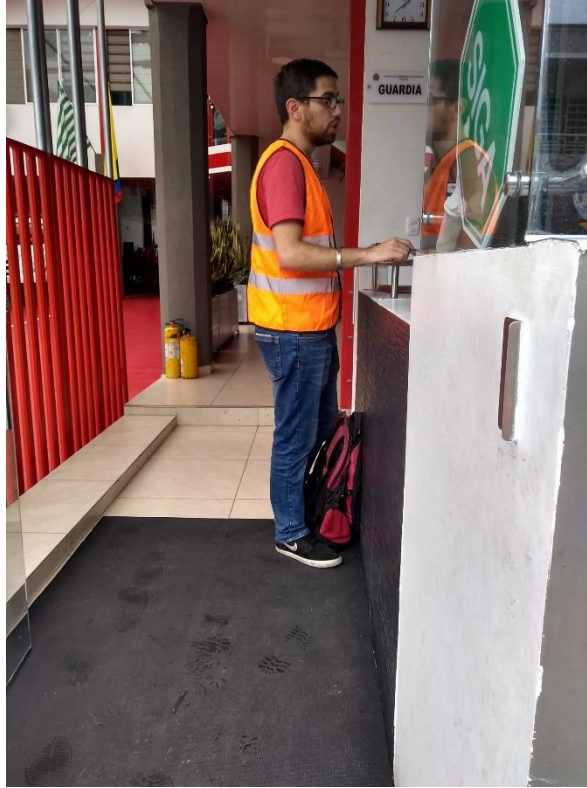


Foto 3. Realización de encuestas (Bomberos)

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN Y LOS DATOS

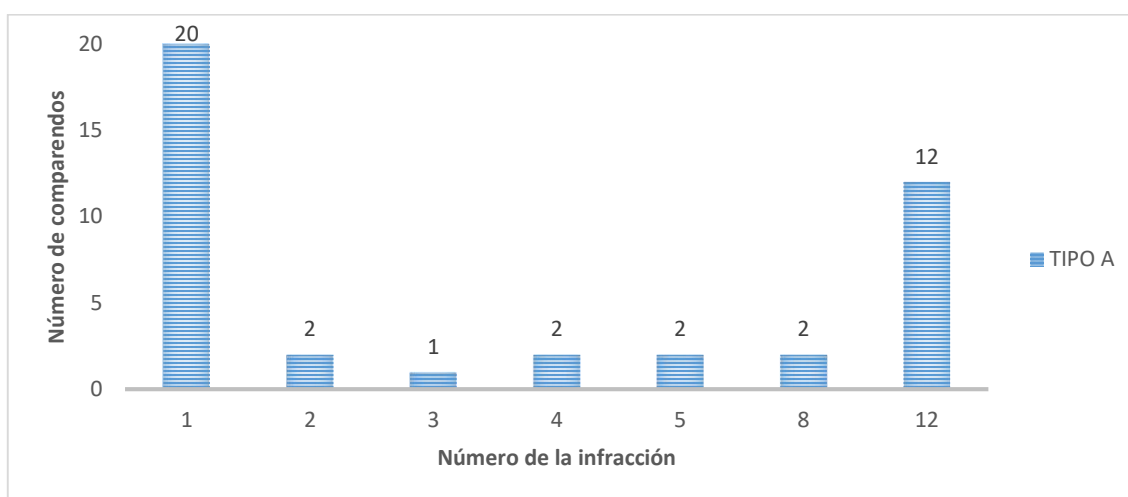
1. BASE DE DATOS MUNICIPIO DE ACACIAS (Fuente ITTA)

Los datos recibieron un proceso de organización por tipo de multa y cada uno de ellos está en un compendio de 11 años más lo presente del año 2018 (mes de Marzo).

De acuerdo con la información suministrada por el área de sistemas a través del software SINTRAT, se establecieron las infracciones cometidas según el Código Nacional De Transito – Título IV Capítulo II (Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito) y Resolución Número 003027 de 2010 “Por la cual se actualiza la codificación de las

infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010”, de la siguiente manera:

- **INFRACCION TIPO A:** “Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones”



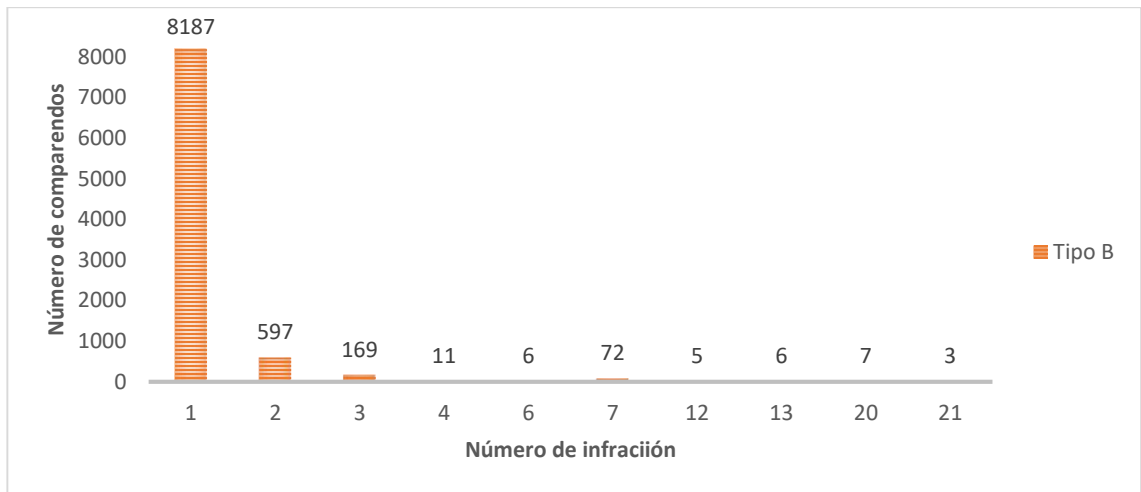
Gráfica 7. Compendio de infracciones tipo A. (Años 2006-2018).

Fuente: Área de sistemas - SINTRAT

Para un total de 41 infracciones de tipo A registradas por el Municipio de Acacías, Meta. La infracción con mayor presencia fue el tipo “A. 01: No transitar por la derecha de la vía” con un 49% correspondiente a 20 infracciones. En un segundo lugar y con una alta presencia encontramos el tipo de infracción “A.12: Usar el vehículo para servicio público.” Con un 29% correspondiente a 12 infracciones y por último el tercer mayor registro corresponde a los tipos de infracción “A.02, A.04, A.05, A.08” (Agarrarse de otro vehículo en movimiento, transitar por andenes, aceras, puentes o demás lugares de uso exclusivo

para peatones, no respetar las señales de tránsito y transitar por zonas prohibidas respectivamente) cada una equivalente al 5% que corresponde a 2 infracciones.

- Infracción TIPO B: “Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones”

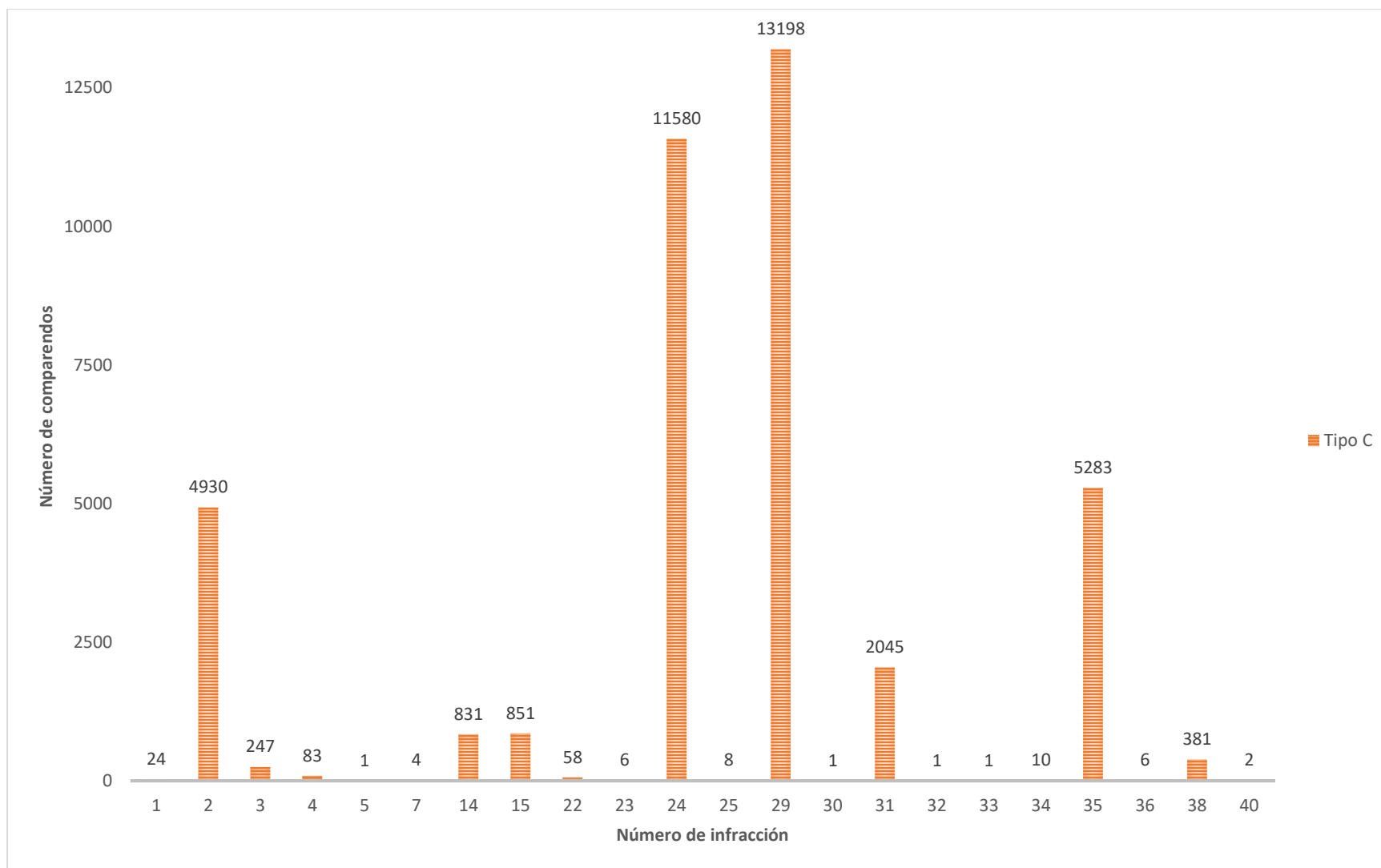


Gráfica 8 Compendio de infracciones tipo B. (Años 2006-2018).
Fuente: Área de sistemas - SINTRAT

Para un total de 9063 infracciones de tipo B registradas por el Municipio de Acacías, Meta. La infracción con mayor presencia fue el tipo “B. 01: Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción” con un 90,33% correspondiente a 8187 infracciones. En un segundo lugar encontramos el tipo de infracción “B.02: Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida” con un 6,59% correspondiente a 597 infracciones y por último el tercer mayor registro corresponde al tipo de infracción “B.03: Conducir un vehículo sin placas” con un equivalente al 1,86% que corresponde a 169 infracciones.

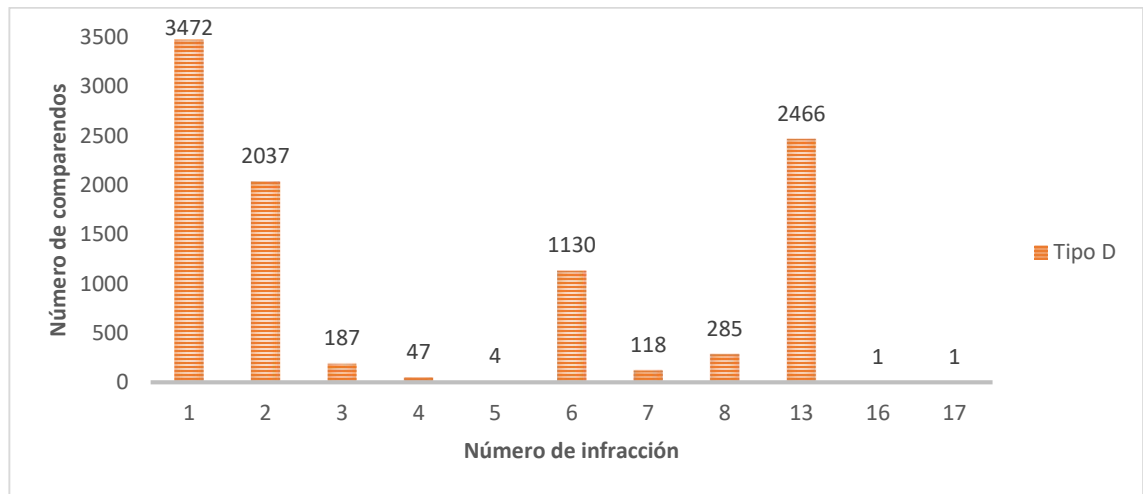
- Infracciones TIPO C: “Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones”

Para un total de 39551 infracciones de tipo C registradas por el Municipio de Acacías, Meta. La infracción con mayor presencia fue el tipo “C. 29: Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida” con un 33,37% correspondiente a 13198 infracciones. En un segundo lugar encontramos el tipo de infracción “C.24: Conducir motocicleta sin observar las normas de tránsito.” con un 29,28% correspondiente a 11580 infracciones y por último el tercer mayor registro corresponde al tipo de infracción “C.35: No realizar la revisión tecnicomecánica y de emisiones contaminantes” con un equivalente al 13,36% que corresponde a 5283 infracciones.



Gráfica 9 Compendio de infracciones tipo C. (Años 2006-2018).
Fuente: Área de sistemas - SINTRAT

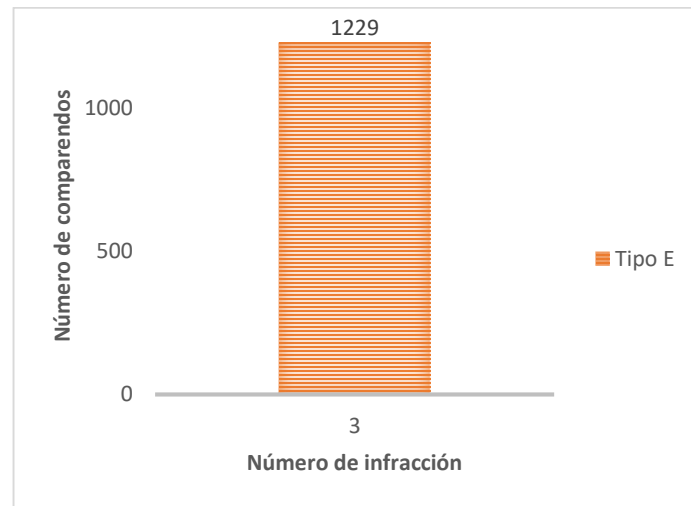
- **Infracciones TIPO D:** “Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:”



Gráfica 10 Compendio de infracciones tipo D. (Años 2006-2018).
Fuente: Área de sistemas - SINTRAT

Para un total de 9748 infracciones de tipo D registradas por el Municipio de Acacías, Meta. La infracción con mayor presencia fue el tipo “D.01: Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente” con un 35,62% correspondiente a 3472 infracciones. En un segundo lugar encontramos el tipo de infracción “D.13: En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado” con un 25,30% correspondiente a 2466 infracciones y por último el tercer mayor registro corresponde al tipo de infracción “D.02: Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley” con un equivalente al 20,9% que corresponde a 2037 infracciones.

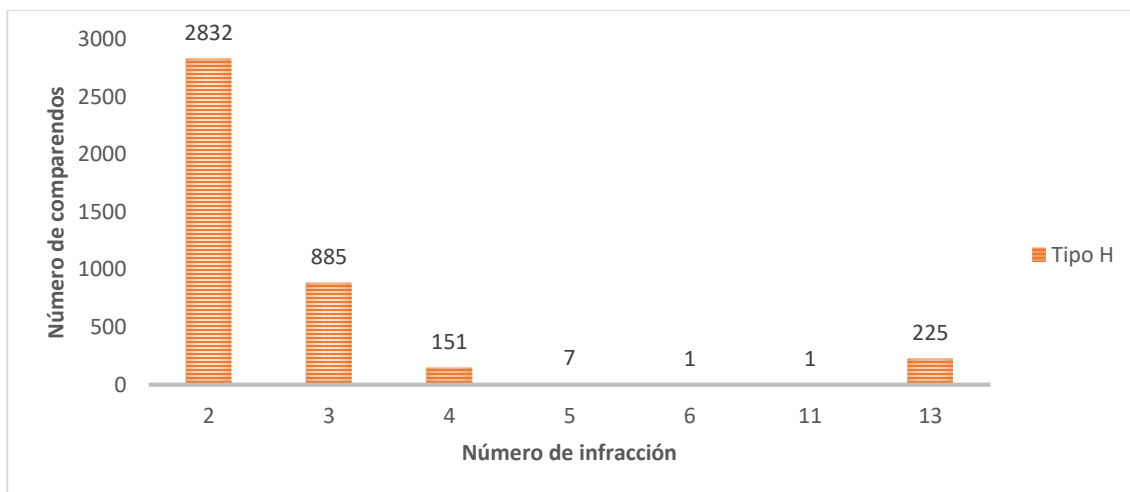
- **Infracciones TIPO E:** “Infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes”



Gráfica 11 Compendio de infracciones tipo E. (Años 2006-2018)
Fuente: Área de sistemas – SINTRAT

Para un total de 1229 infracciones de tipo E registradas por el Municipio de Acacías, Meta. La infracción tipo “E.03: Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código” compete al 100% de estas.

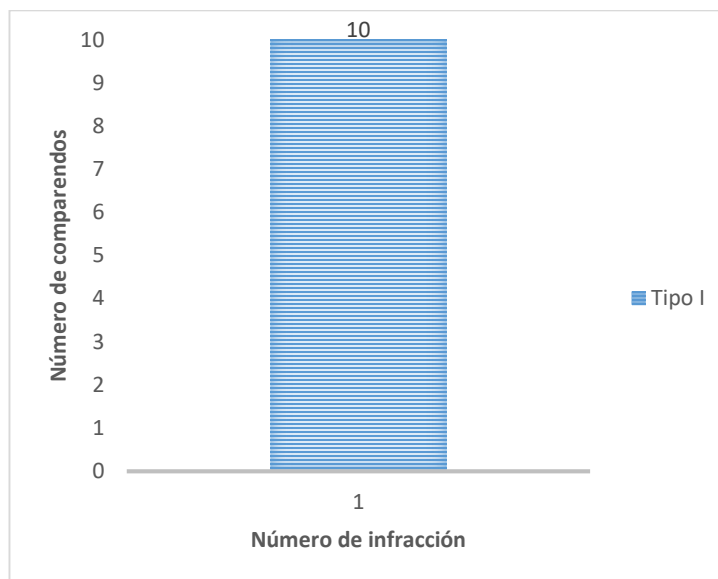
- **INFRACCIONES TIPO H:** “Las siguientes infracciones en que incurran el conductor, el pasajero o el peatón serán sancionadas con amonestación, esto es la obligación de asistir a un curso de educación vial, so pena de ser sancionado con una multa equivalente a cinco (5) salarios”



Gráfica 12 Compendio de infracciones tipo H. (Años 2006-2018)
Fuente: Área de sistemas – SINTRAT

Para un total de 4102 infracciones de tipo H registradas por el Municipio de Acacías, Meta. La infracción con mayor presencia fue el tipo “H.02: El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado” con un 69,04% correspondiente a 2832 infracciones. En un segundo lugar encontramos el tipo de infracción “H.03: El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito” con un 21,57% correspondiente a 885 infracciones y por último el tercer mayor registro corresponde al tipo de infracción “H.13: Las demás conductas que constituyan infracción a las normas de tránsito y que no se encuentren descritas en este acto administrativo” con un equivalente al 5,49% que corresponde a 225 infracciones.

- Infracciones TIPO I: “Infracciones de tránsito que dan lugar a la imposición de sanciones pecuniarias de diferente monto”



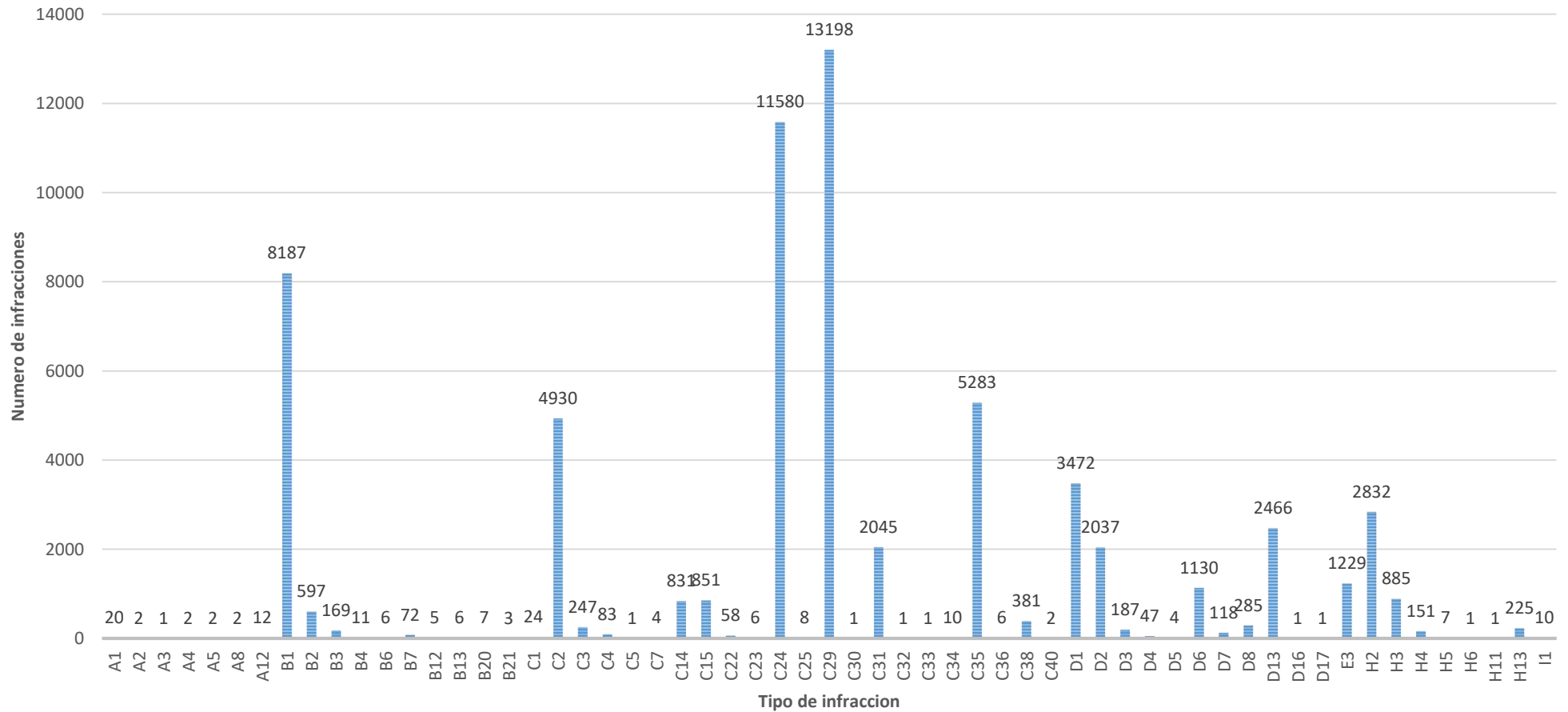
Gráfica 13. Compendio de infracciones tipo I. (Años 2006-2018)

Fuente: Área de sistemas – SINTRAT

Para un total de 10 infracciones de tipo I registradas por el Municipio de Acacías, Meta. La infracción con el 100% fue el tipo “I.01: El conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce, dará lugar a la imposición de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes.”.

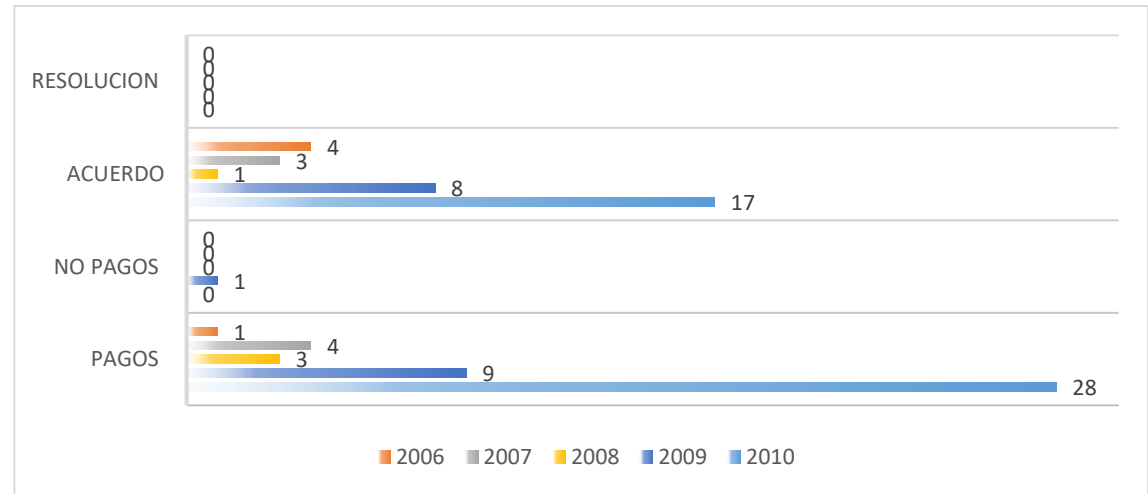
La siguiente gráfica muestra el compilado de la información anteriormente mostrada en las gráficas 7 a 13

ACLOMERADO DE INFRACCIONES



Gráfica 14. Compendio de información tipos de infracciones.
Fuente: Área de sistemas - SINTRAT

A continuación, se presenta un compendio de los comparendos pagos impuestos entre los años 2006 al 2018, los datos fueron suministrados por el Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías.

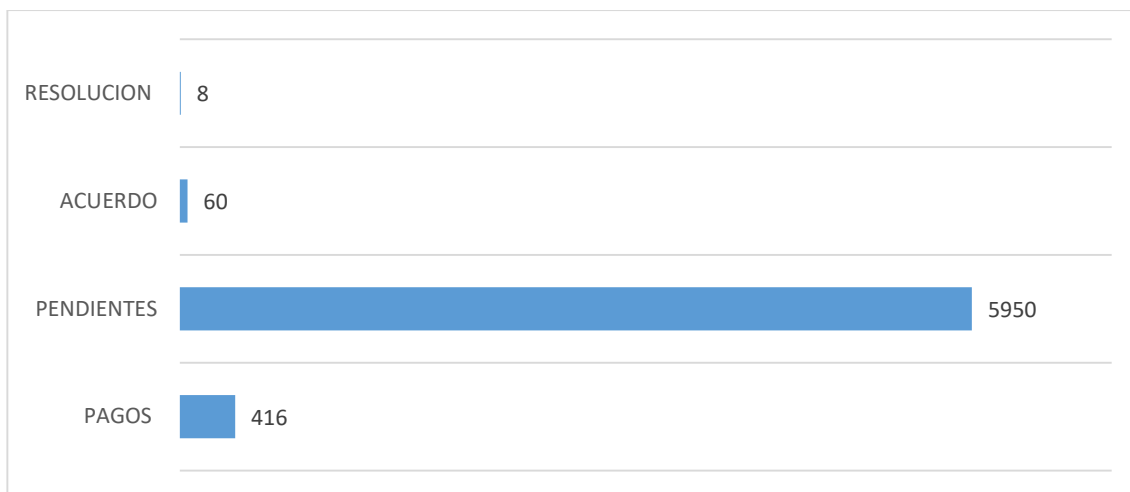


Gráfica 15. Clasificación de los comparendos entre los años 2006 a 2010

En la gráfica 12 se han consolidado los resultados clasificados de los comparendos impuestos por su estado. Para fines prácticos y por la escasez de datos obtenidos en estos primeros años se decidió mostrar los cinco juntos.

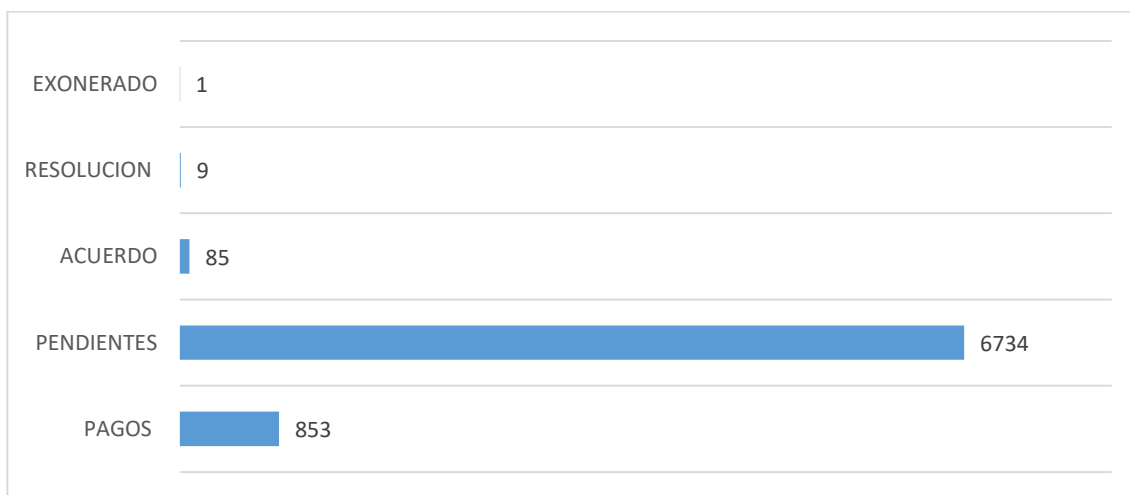
En el transcurso del periodo de tiempo el número de comparendos impuestos pagos fue de 45. Así como 32 de éstos terminaron con un acuerdo de pago y sólo 1 dentro de estos cinco años no se pagó. Para el año 2011 en adelante se presentarán los datos de manera individual.

De la gráfica 13 en el año 2011 hubo un total de 5950 comparendos en estado pendiente de resolución de pago, 416 de los comparendos fueron cancelados, 60 están en acuerdo de pago y 8 están en proceso de resolución.



Gráfica 16. Clasificación de los comparendos año 2011

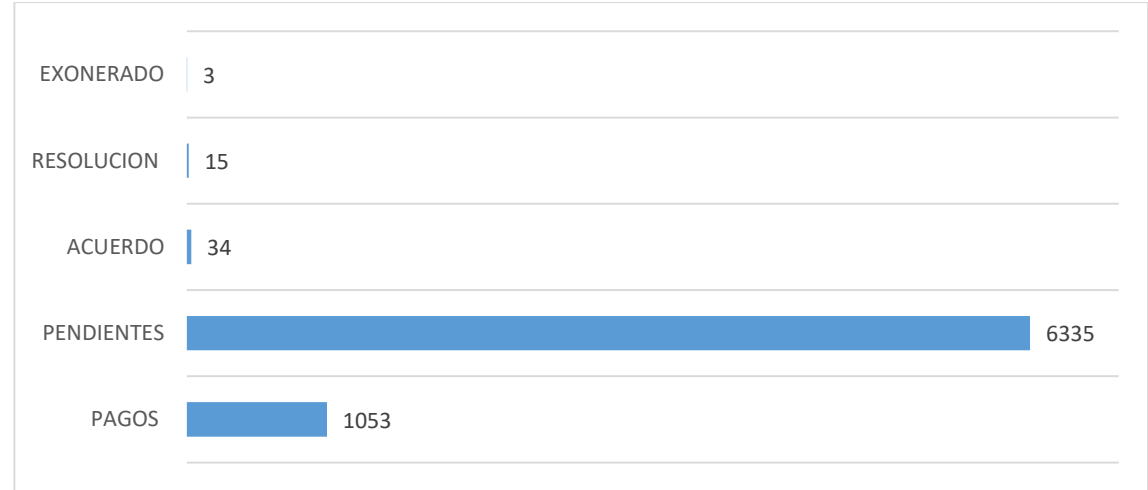
La gráfica 14 muestra el comportamiento de los ciudadanos para dar resolución a los comparendos impuestos muestra que 6734 comparendos tienen un estado pendiente de resolución, 853 ya están pagos, 85 llegaron a un acuerdo de pago, 9 son manejados por el ITTA para generar una resolución final y 1 comparendo fue exonerado de pago.



Gráfica 17. Clasificación de los comparendos año 2012

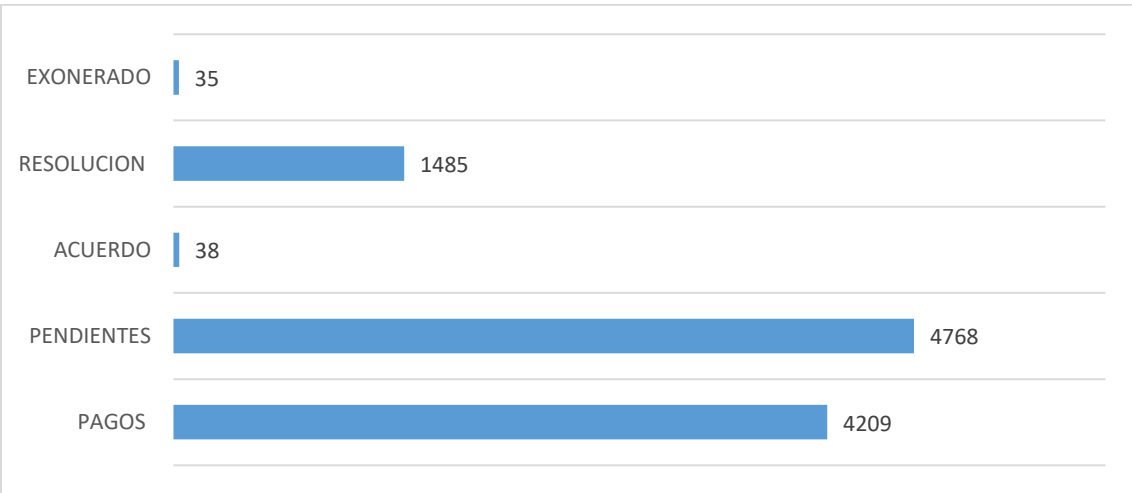
El comportamiento de los ciudadanos para dar resolución a los comparendos impuestos muestra que 6335 comparendos tienen un estado pendiente de resolución, 1053 ya están

pagos, 34 llegaron a un acuerdo de pago, 15 son manejados por el ITTA para generar una resolución final y 3 comparendos fueron exonerados de pago (Gráfica 15).



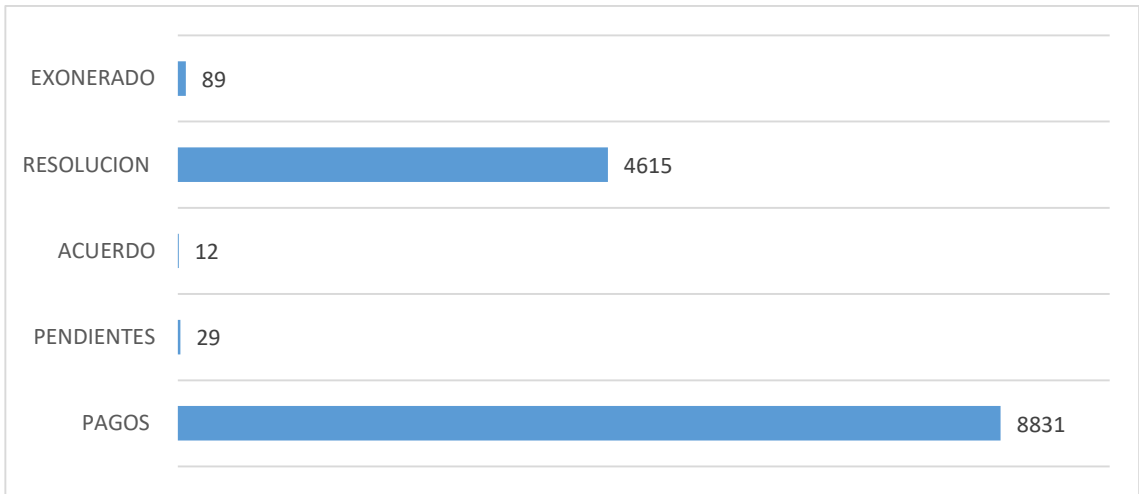
Gráfica 18. Clasificación de los comparendos año 2013

Gráfica 16 muestra el comportamiento de los ciudadanos para dar resolución a los comparendos impuestos muestra que 4768 comparendos tienen un estado pendiente de resolución, 4209 ya están pagos, 1485 son manejados por el ITTA para generar una resolución final, 38 llegaron a un acuerdo de pago y 35 comparendos fueron exonerados de pago.



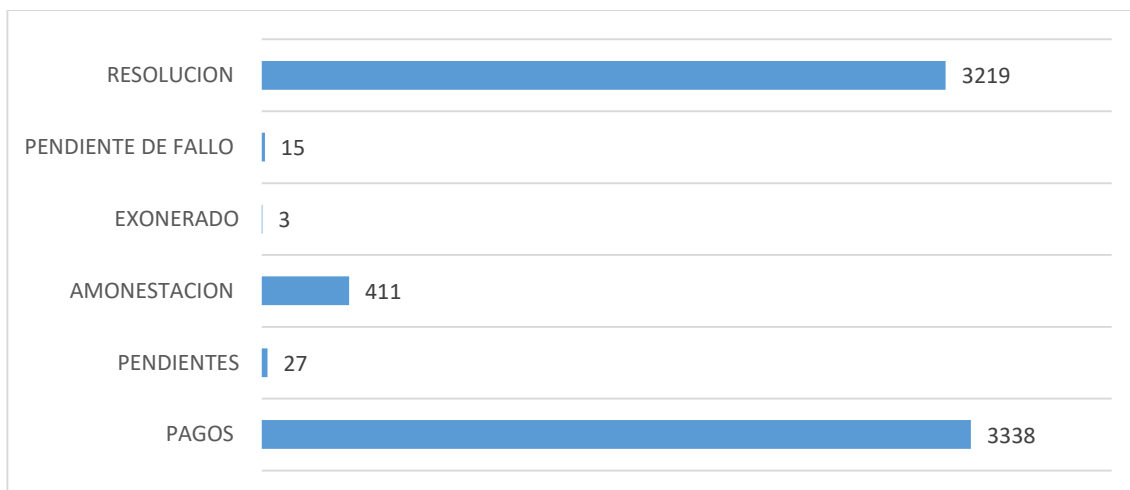
Gráfica 19. Clasificación de los comparendos año 2014

Para la gráfica 17, el comportamiento de los ciudadanos para dar resolución a los comparendos impuestos muestra que 8831 ya están pagos, 4615 son manejados por el ITTA para generar una resolución final, 89 comparendos fueron exonerados de pago, 29 comparendos tienen un estado pendiente de resolución y 12 llegaron a un acuerdo de pago.



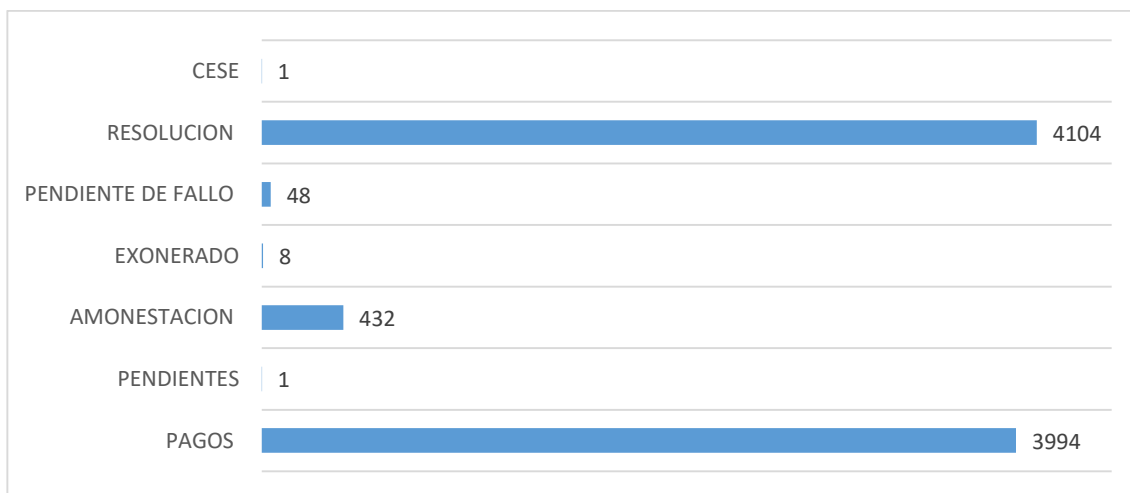
Gráfica 20. Clasificación de los comparendos año 2015

El comportamiento de los ciudadanos para dar resolución a los comparendos impuestos muestra que 3338 ya están pagos, 3219 son manejados por el ITTA para generar una resolución final, 411 recibieron amonestación como resolución, 27 comparendos tienen un estado pendiente de resolución, 15 están pendiente de fallo y 3 comparendos fueron exonerados de pago (Gráfica 18).



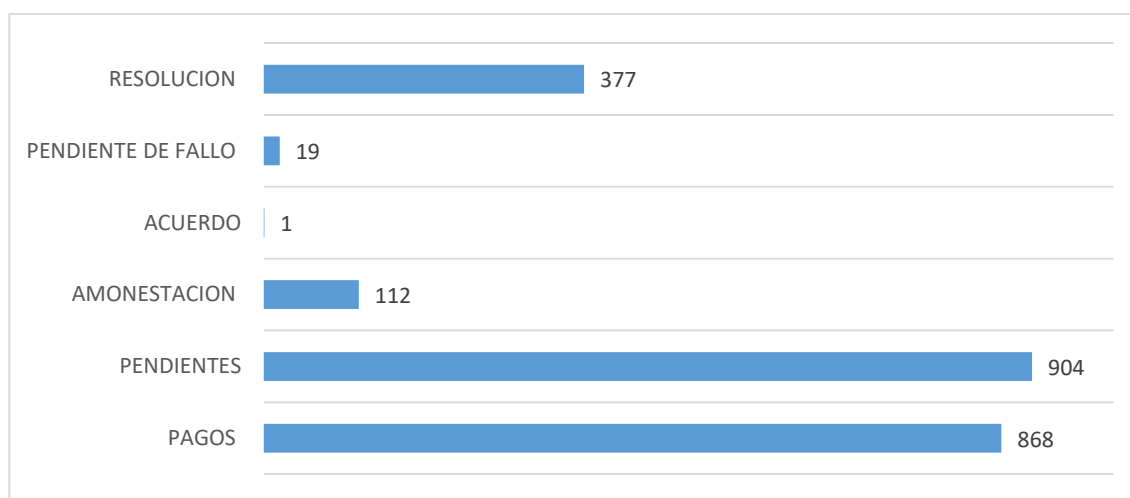
Gráfica 21. Clasificación de los comparendos año 2016

De acuerdo a la gráfica 19, el comportamiento de los ciudadanos para dar resolución a los comparendos impuestos muestra que 4104 son manejados por el ITTA para generar una resolución final, 3994 ya están pagos, 432 recibieron amonestación como resolución, 48 están pendiente de fallo, 8 comparendos fueron exonerados de pago, 1 comparendo tiene un estado pendiente de resolución y 1 comparendo presenta estado de cese.



Gráfica 22. Clasificación de los comparendos año 2017

El comportamiento de los ciudadanos para dar resolución a los comparendos impuestos hasta marzo del 2018 muestra que 904 comparendos tienen un estado pendiente de resolución, 868 ya están pagos, 377 son manejados por el ITTA para generar una resolución final, 112 recibieron amonestación como resolución, 19 están pendiente de fallo y 1 comparendo tuvo acuerdo de pago como resolución mostrado en la gráfica 20.

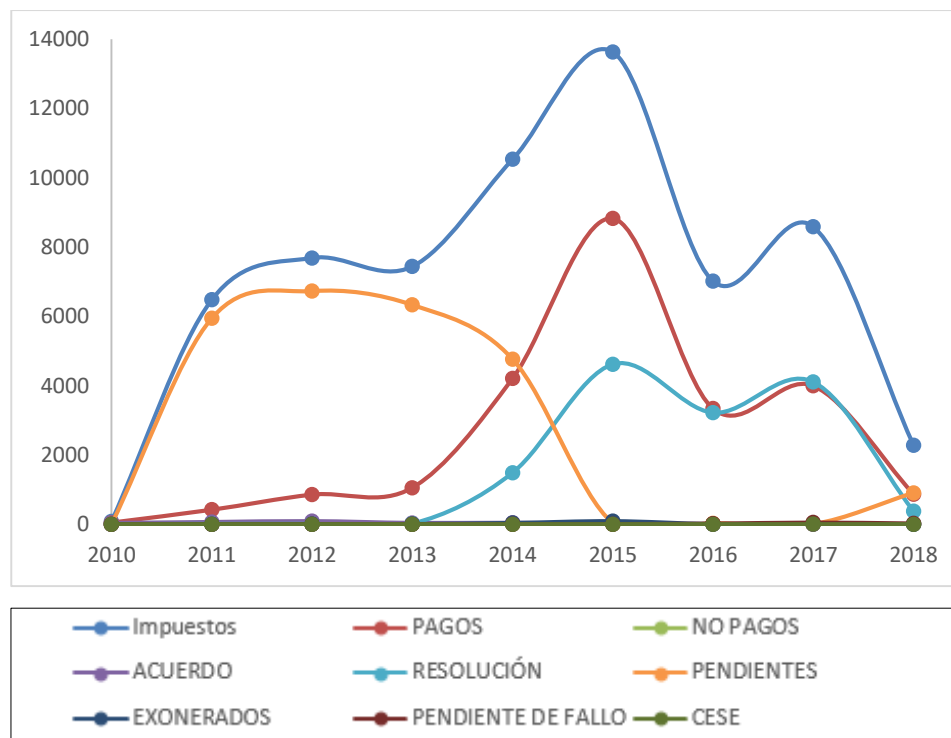


Gráfica 23. Clasificación de los comparendos año 2018

Tomando como referencia la tabla 2, se encontró la situación actual de los comparendos impuestos por el ITTA, discriminados por el estado en el que se encuentran actualmente, los datos desde el 2006 hasta el 2010 se unieron por la escasa cantidad de los mismos.

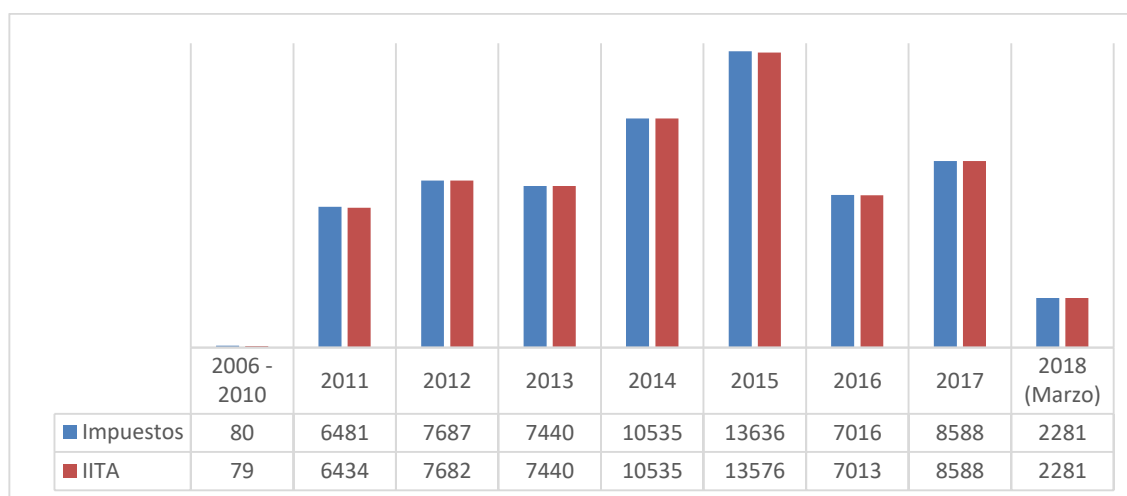
	Impuestos	PAGOS	NO PAGOS	ACUERDO	RESOLUCIÓN	PENDIENTES	EXONERADOS	AMONESTACIÓN	PENDIENTE DE FALLO	CESE
2006-2010	80	45	1	33	0	0	0	0	0	0
2011	6481	416	0	60	8	5950	0	0	0	0
2012	7687	853	0	85	9	6734	1	0	0	0
2013	7440	1053	0	34	15	6335	3	0	0	0
2014	10535	4209	0	38	1485	4768	35	0	0	0
2015	13636	8831	0	12	4615	29	89	0	0	0
2016	7016	3338	0	0	3219	27	3	411	15	0
2017	8588	3994	0	0	4104	1	8	432	48	1
2018	2281	868	0	1	377	904	0	112	19	0

Tabla 2. Comparendos según clasificación ITTA.



Gráfica 24. Comparendos según clasificación ITTA.

Como se observa en la gráfica 22 se muestra el resumen de totales de las multas impuestas en los últimos 12 años vs los comparendos procesados en por el ITTA en el mismo periodo de tiempo.



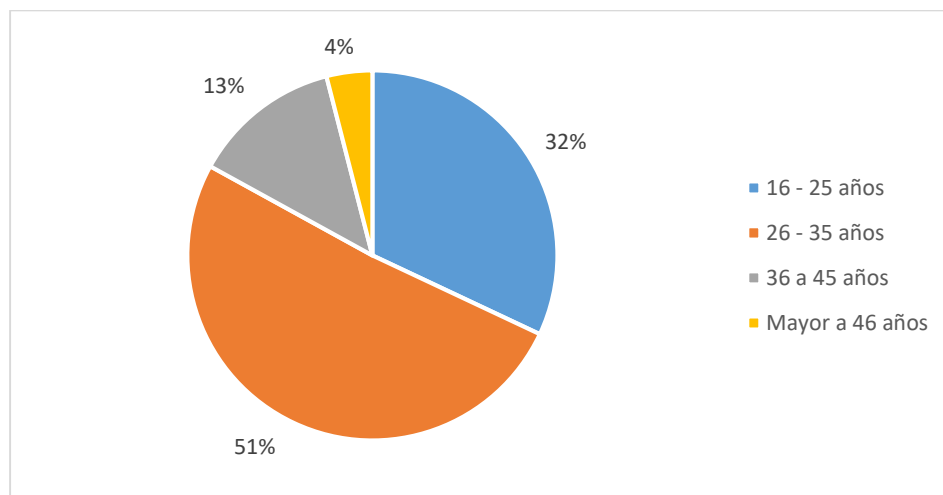
Gráfica 25. Comparación del total de multas vs tramitados en el ITTA

2. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA ENCUESTA

A continuación, se presentan los resultados de cada pregunta de la encuesta aplicada.

Pregunta #1: Edad

Inicialmente el formato de encuesta trae las edades agrupadas como opciones de respuesta. La gráfica 23 muestra la distribución de la población por edades.

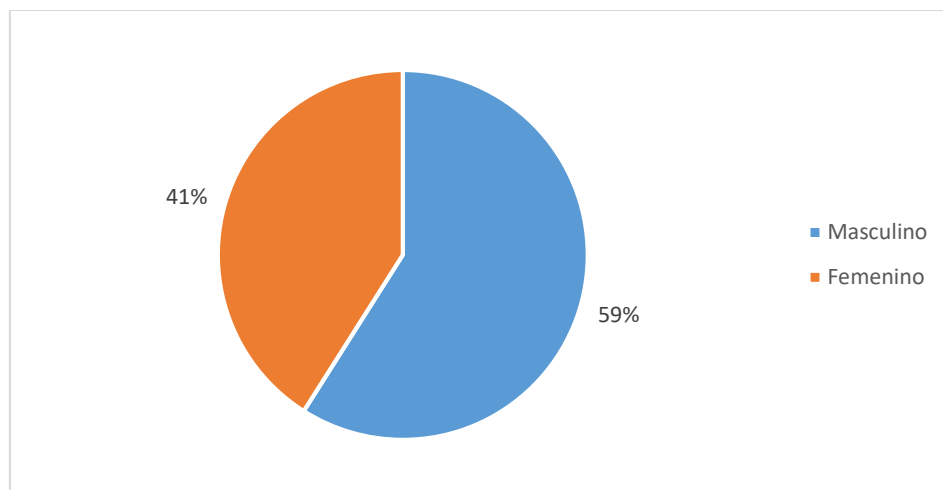


Gráfica 26. Pregunta #1. Edad

Puede observarse que el intervalo de edades entre 26 y 35 años son los conductores de motocicletas más comunes con un 51%, mientras que los mayores de 46 años son los de menos presencia en las vías de Acacías.

Pregunta #2. Sexo

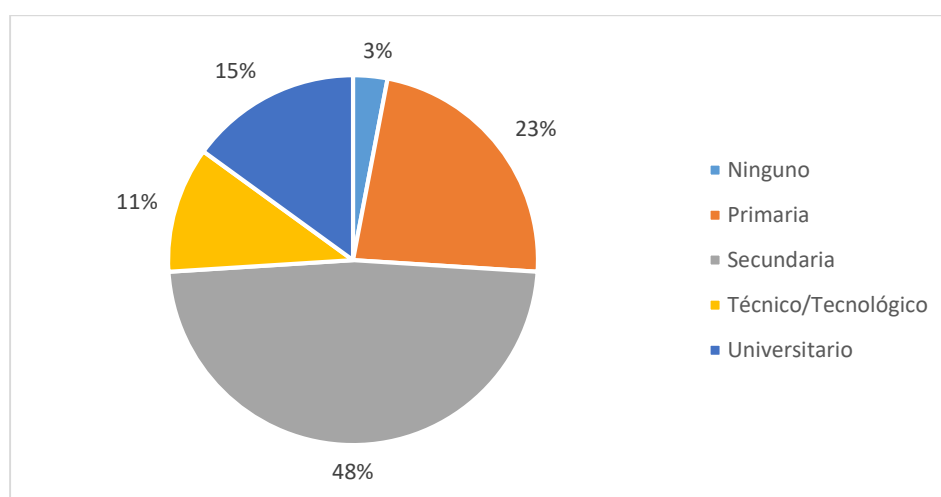
Para esta encuesta la participación del género masculino representó un 59%, mientras que la del género femenino aportó el 41% restante.



Gráfica 27. Pregunta #2. Sexo

Pregunta #3. Nivel de estudio

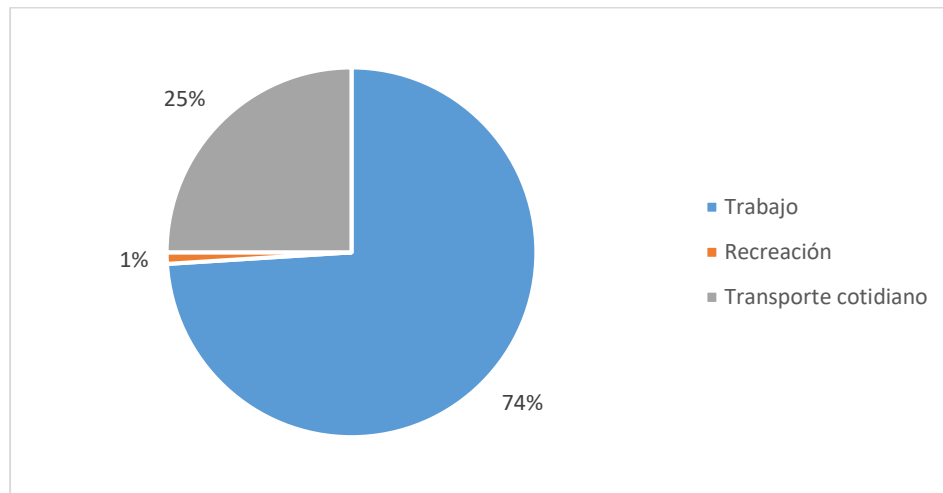
De acuerdo a lo recopilado encontramos que el 48% de nuestros conductores de motocicleta tienen un nivel de estudio de Secundaria, por otro lado, el 3% de los mismos no posee ningún estudio.



Gráfica 28. Pregunta #3. Nivel de estudio.

Pregunta #4. ¿Cuál es el uso que le da a la motocicleta?

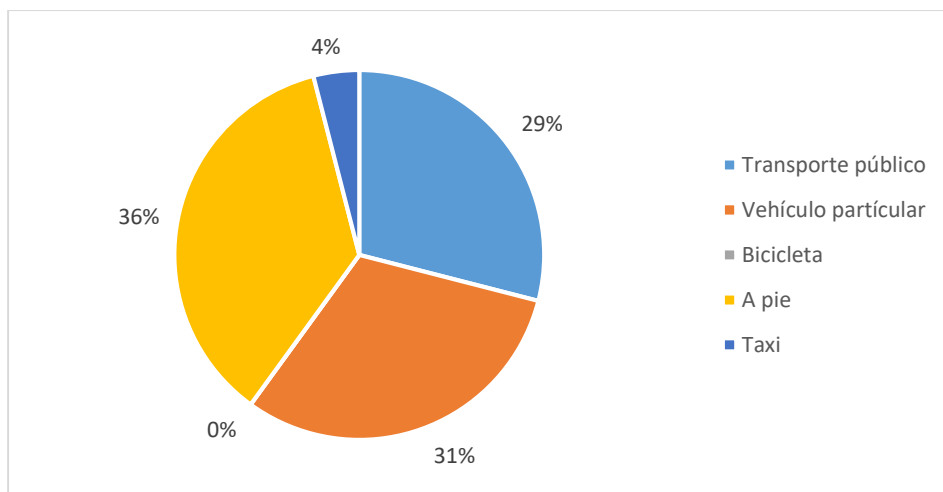
Los conductores por medio de la encuesta nos muestran que el uso más frecuente que le dan a sus motocicletas es para trabajar, representados con un 74%, mientras que solo el 1% la usa para su recreación.



Gráfica 29. Pregunta #4. ¿Cuál es el uso que le da a su motocicleta?

Pregunta #5. ¿En que se movilizaba antes de usar la motocicleta?

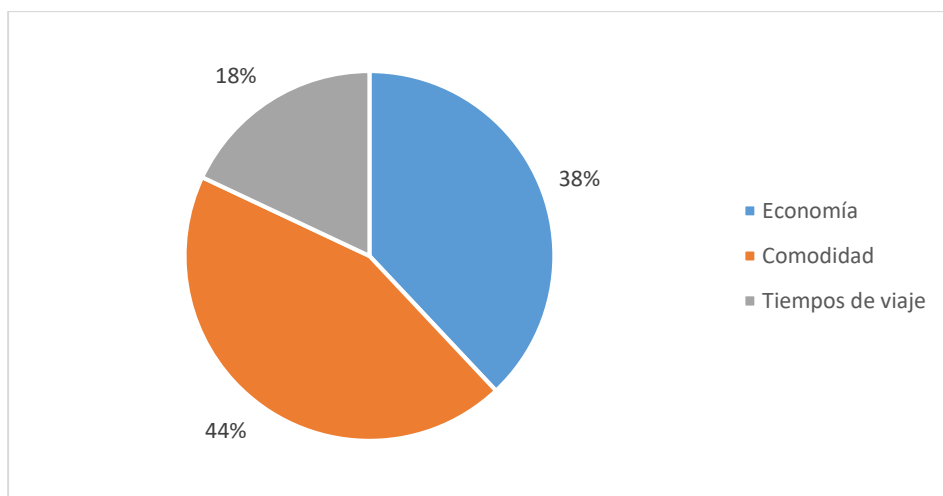
La población encuestada muestra que el 36% solía realizar sus recorridos a pie, el 31% de las personas se transportaban en vehículo particular y el 29% en transporte público.



Gráfica 30. Pregunta #5. ¿En que se movilizaba antes de usar la motocicleta?

Pregunta #6. ¿Por qué cambió de medio de transporte?

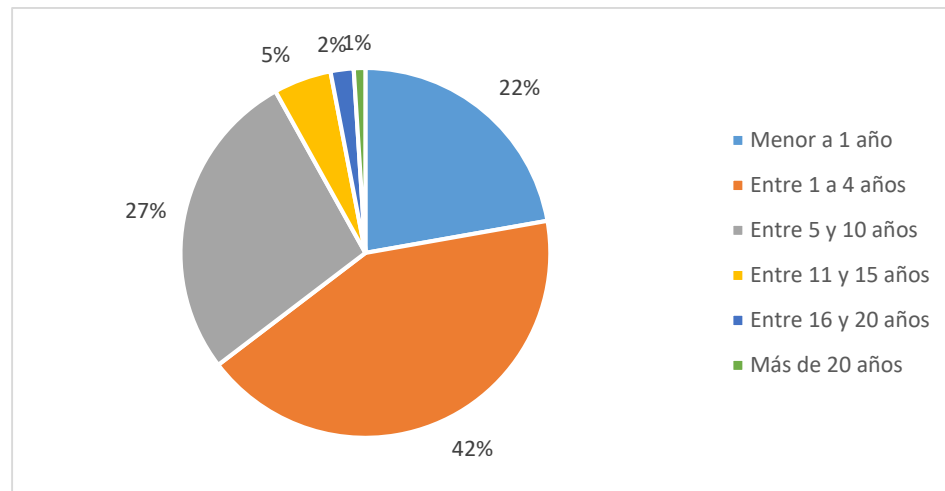
La razón de cambio más común entre los conductores es aquella asociada a la comodidad de la motocicleta representada con un 44%, solo un 18% de ellos justificó su cambio de medio de transporte por la reducción en los tiempos de viaje.



Gráfica 31. Pregunta #6. ¿Por qué cambió de medio de transporte?

Pregunta #7. ¿Años de experiencia que tiene como motociclista?

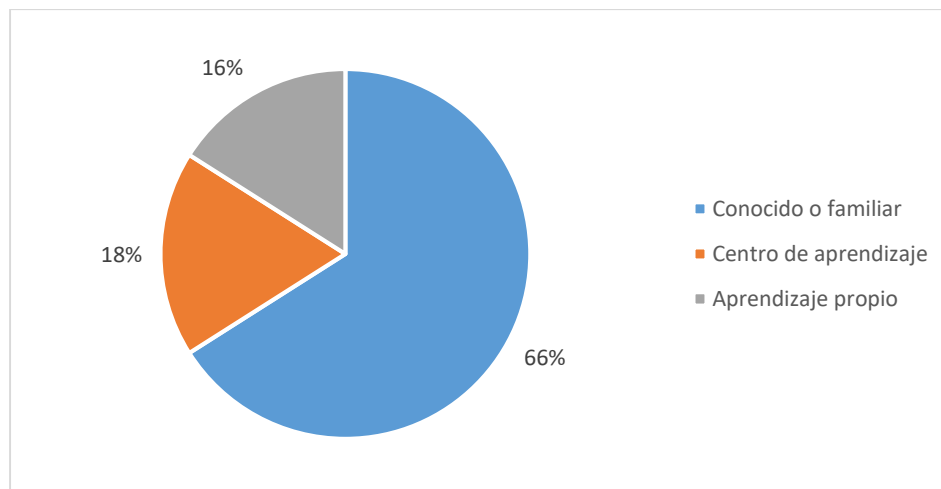
El 78% de los encuestados poseen una experiencia mayor o igual a 1 año como conductores y el 22% restante no alcanza a tener 1 año conduciendo por las vías.



Gráfica 32. Pregunta #7. ¿Años de experiencia que tiene como motociclista?

Pregunta #8. ¿Cómo aprendió a manejar motociclista?

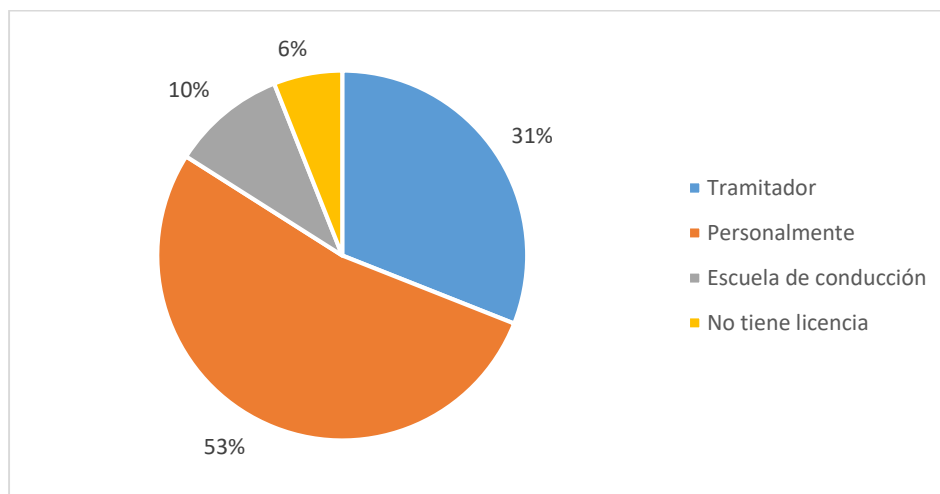
El 82% de los encuestados asegura no haber optado por el aprendizaje que imparten los centros de aprendizaje, sino apoyándose con familiares y amigos.



Gráfica 33. Pregunta #8. ¿Cómo aprendió a manejar motocicleta?

Pregunta #9. ¿Cómo realizó el proceso de obtención de la licencia de conducción?

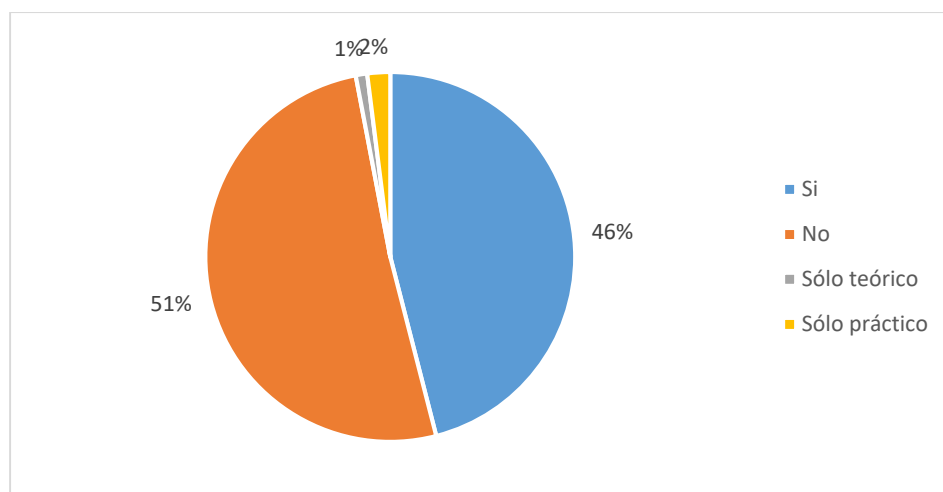
El 6% de los conductores nos informó que no posee licencia de conducción para su motocicleta, mientras que el 94% restante lo realizó de una u otra manera, pero siempre ante el ente de tránsito correspondiente.



Gráfica 34. Pregunta #9. ¿Cómo realizó el proceso de obtención de la licencia de conducción?

Pregunta #10. Cuando realizó el proceso de obtención de la licencia, ¿realizó un curso teórico-práctico por parte de una escuela de conducción?

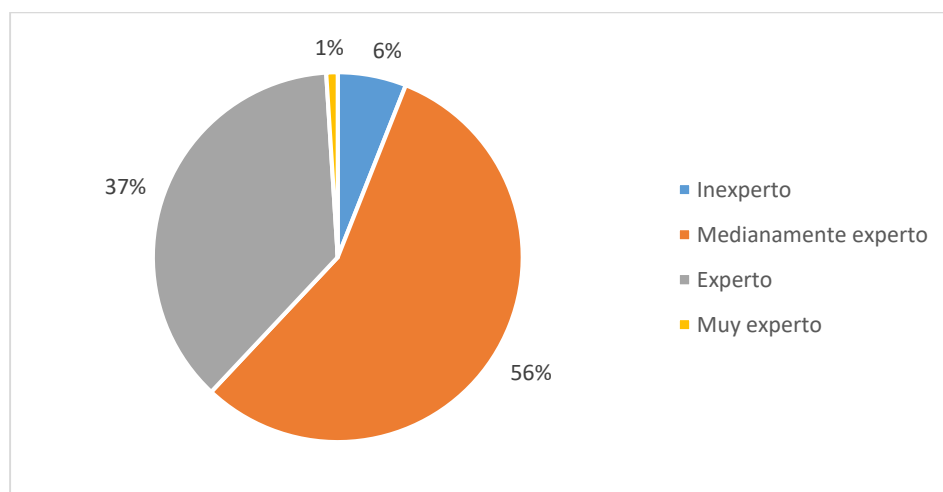
Según el Código Nacional de Tránsito los centros de enseñanza autorizados deben impartir cursos teóricos-prácticos, por lo que cualquier persona que aspire obtener su licencia de conducción debe recibir el curso completo. Sin embargo, según la gráfica 32 se puede observar que el 46% de los motociclistas encuestados recibieron el curso teórico-práctico completo mostrando como complemento que el 54% de ellos no lo recibieron completo o sólo una parte del mismo.



Gráfica 35. Pregunta #10. Cuando realizó el proceso de obtención de la licencia, ¿realizó un curso teórico-práctico por parte de una escuela de conducción?

Pregunta #11. Basado en su experiencia, ¿usted se considera un conductor?

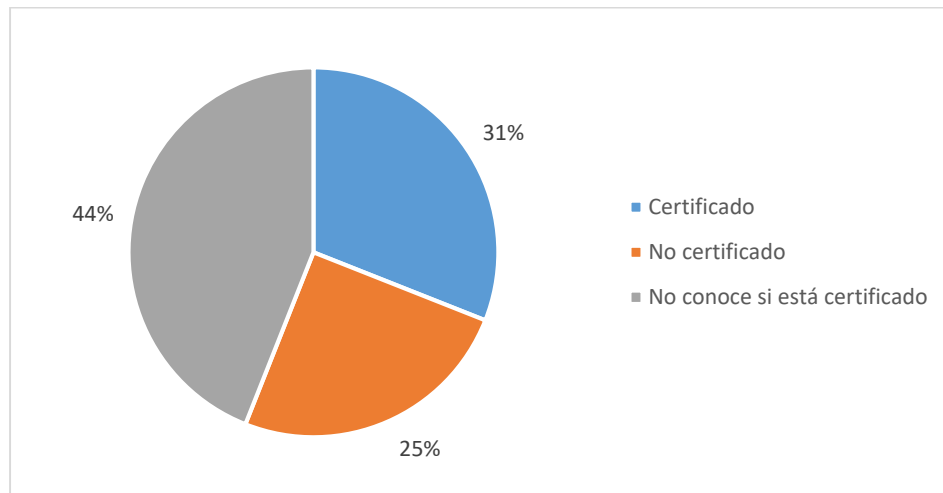
Como se muestra en los resultados de la gráfica 33, un 56% respondió que posee una destreza al manejar correspondiente a la opción "medianamente experto", recalando que por más años que se tenga de conducir es muy difícil generar experticia total.



Gráfica 36. Pregunta #11. Basado en su experiencia, ¿usted se considera un conductor?

Pregunta #12. ¿Qué tipo de casco usa?

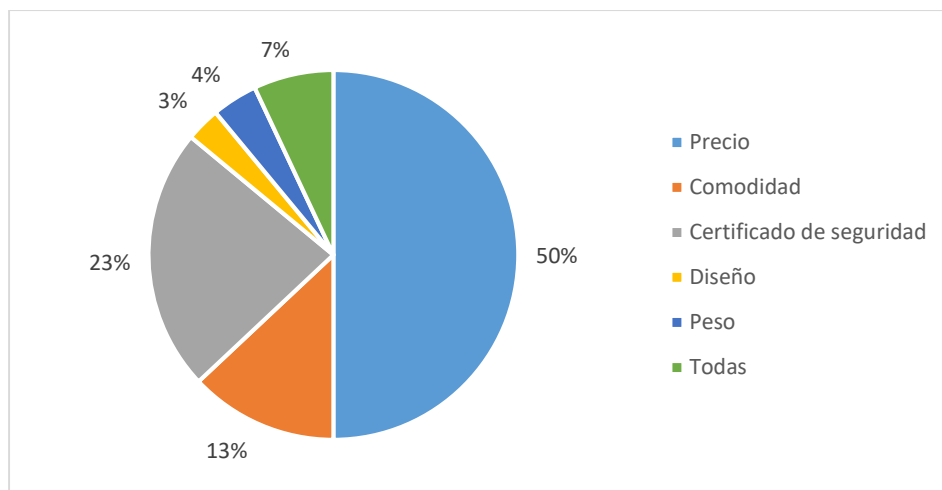
La gráfica 34 permite ver que el 69% de los encuestados no se preocupan por conocer la finalidad principal del uso de un casco por ello portan un casco no certificado (hechizo) o simplemente no saben si está certificado o no.



Gráfica 37. Pregunta #12. ¿Qué tipo de casco usa?

Pregunta #13. ¿Cuáles fueron los motivos de escogencia de dicho casco?

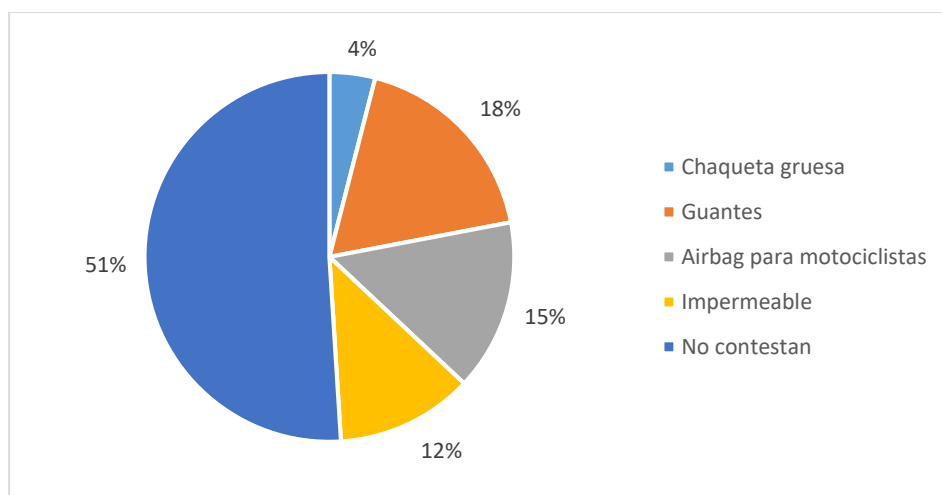
Solo el 23% de los conductores eligió su casco bajo el concepto de estar certificado para su uso, mientras que la mitad de ellos dicen que la economía del mismo fue la prioridad al momento de elegirlo.



Gráfica 38. Preguntar #13. ¿Cuáles fueron los motivos de escogencia de dicho casco?

Preguntar #14. Además del casco, ¿Qué elementos de protección personal adicionales usa?

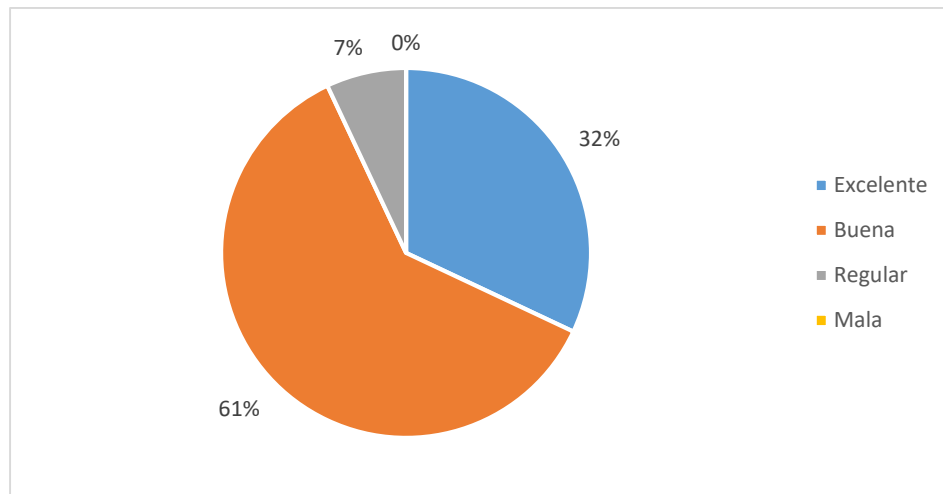
Un alarmante 51% referente a que no suelen utilizar ningún otro elemento de protección personal al manejar. Sin embargo, un 18% dice usar guantes al momento de conducir.



Gráfica 39. Preguntar #14. Además del casco, ¿Qué elemento de protección personal adicionales usa?

Pregunta #15. ¿Cuál es la condición mecánica actual de su motocicleta?

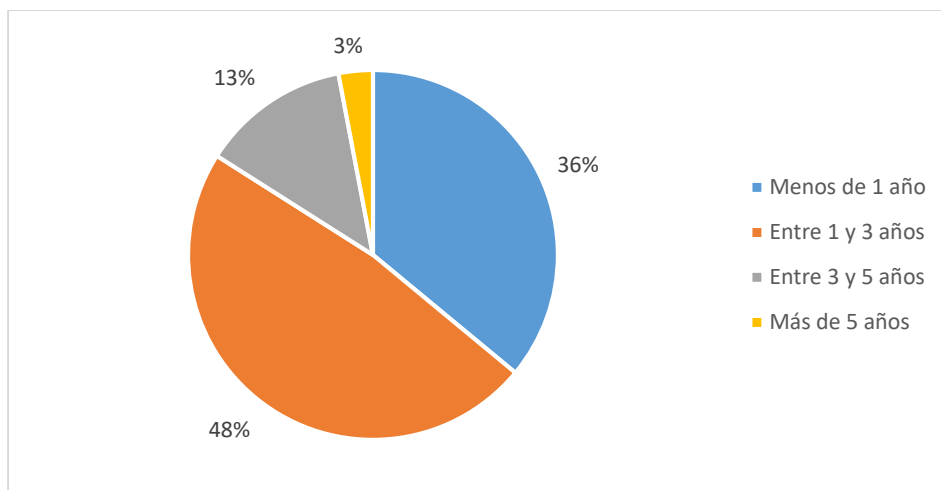
Según los conductores entrevistados el 93% de ellos mantienen su vehículo en un estado aceptable para manejar.



Gráfica 40. Pregunta 15. ¿Cuál es la condición mecánica actual de su motocicleta?

Pregunta #16. ¿Hace cuánto tiene su motocicleta?

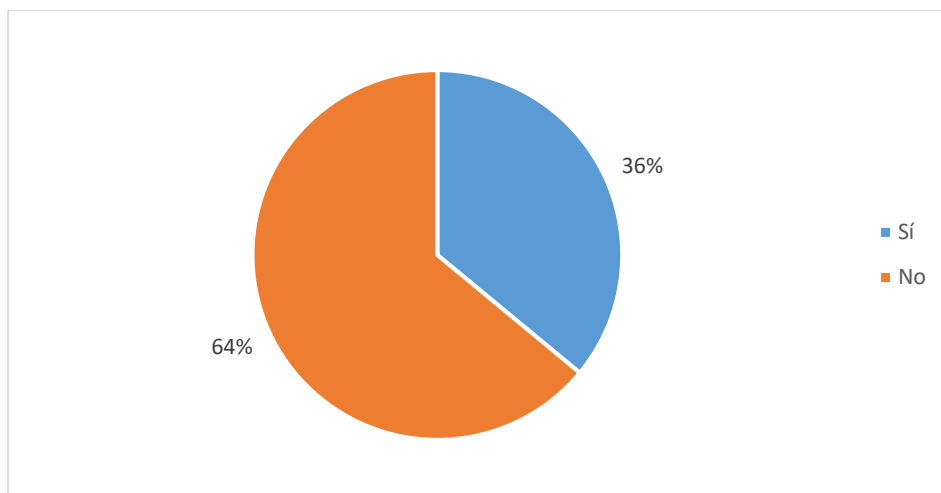
De las personas entrevistadas el 64% tiene su motocicleta hace más de un año, el 36% restante la tiene hace menos de un año.



Gráfica 41. Pregunta #16. ¿Hace cuánto tiene su motocicleta?

Pregunta #17. ¿Ha sufrido algún siniestro?

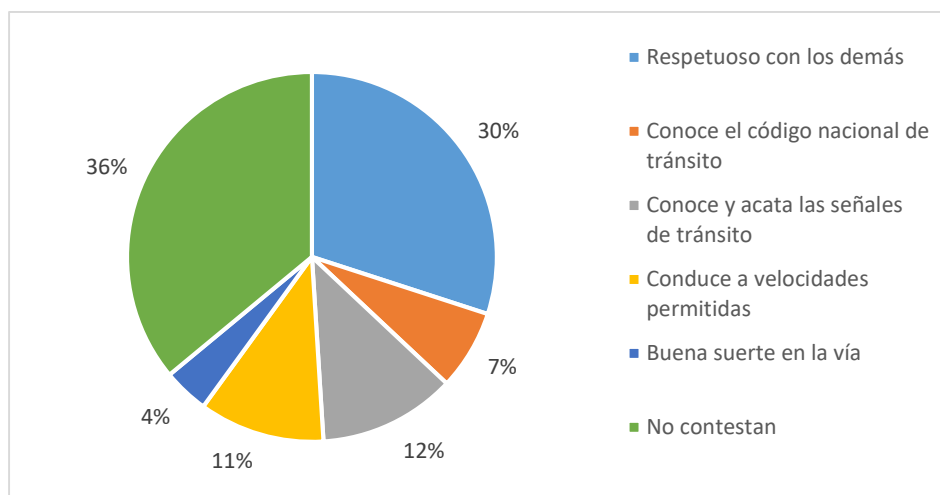
El 64% de los entrevistados asegura no haber sufrido ningún siniestro durante su tiempo como conductor.



Gráfica 42. Pregunta #17. ¿Ha sufrido algún siniestro?

Pregunta #18. ¿Por qué cree que no se ha accidentado?

El 30% de los entrevistados dice ser respetuoso con los demás y que esa es la razón de mayor peso por la que no se han accidentado.



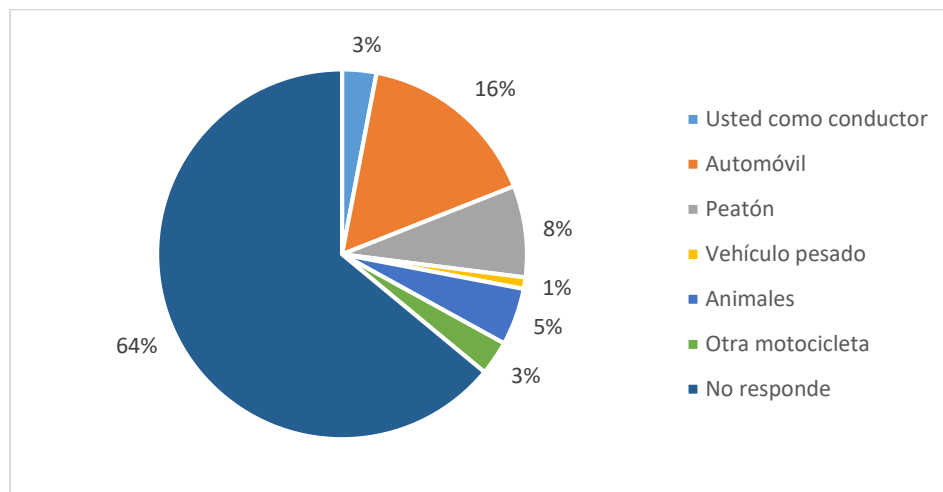
Gráfica 43. Pregunta #18. ¿Por qué cree que no se ha accidentado?

Pregunta #19. ¿Quién considera fue el responsable del accidente en el que estuvo involucrado?

Como factor de entrada se especifica que la pregunta #19 tiene relación directa con la pregunta #17 por ende si es el caso que la persona no se haya accidentado, no tiene la obligación de responder ésta pregunta. Por tal razón el porcentaje de personas que no se han accidentado (64% en la pregunta #17) es igual al porcentaje de personas que no contestan la pregunta (64% pregunta #19).

Para los conductores que se han accidentado alguna vez el 16% asegura que fue la culpa de un conductor de vehículo involucrado. En segundo lugar, el 8% de los siniestros se les

atribuyen a los peatones. En menor medida con un 3%; está el propio conductor como culpable del hecho.

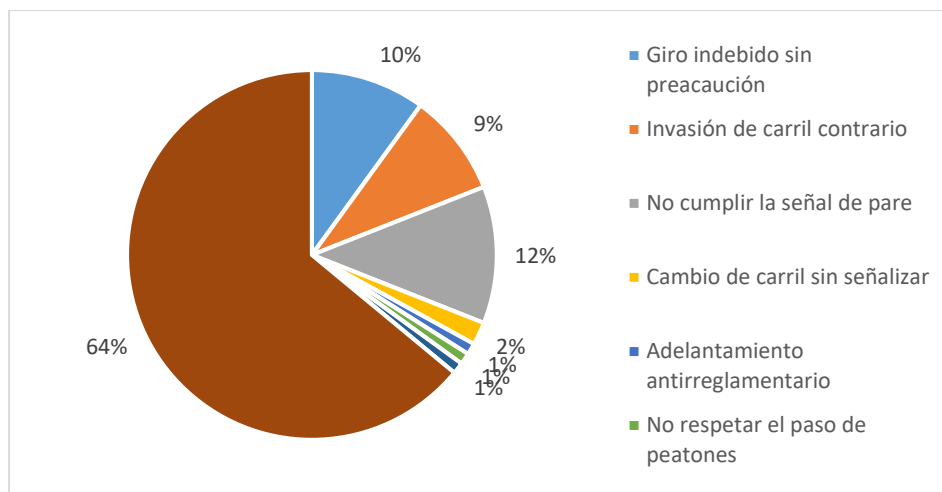


Gráfica 44. Pregunta #19. ¿Quién considera fue el responsable del accidente en el que estuvo involucrado?

Pregunta #20. ¿Los accidentes se han presentado por?

Se especifica que la pregunta #20 tiene relación directa con la pregunta #17 por ende si es el caso que la persona no se haya accidentado, no tiene la obligación de responder ésta pregunta. Por tal razón el porcentaje de personas que no se han accidentado (64% en la pregunta #17) es igual al porcentaje de personas que no contestan la pregunta (64% pregunta #20).

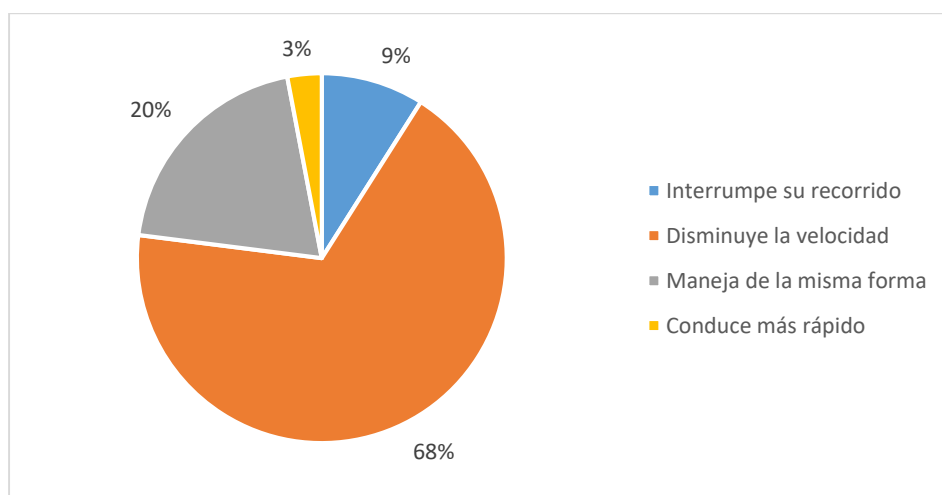
Según la gráfica 42, el 12% de los accidentes presentados en la anterior pregunta son asociados a no respetar la señal de pare, con el 10% los giros indebidos o sin precaución suelen generar varios accidentes igualmente, por el otro lado solo el 1% de los casos es el estado de embriaguez en los conductores el que ha ocasionado el siniestro.



Gráfica 45. Pregunta #20. ¿Los accidentes se han presentado por?

Pregunta #21. Durante un evento de lluvia, ¿Usted?

Durante un evento de lluvia el común denominador del 68% de los conductores encuestados es reducir la velocidad con la que operan normalmente, de forma algo preocupante el 20% dice manejar de la misma forma a como lo suele hacer habitualmente.

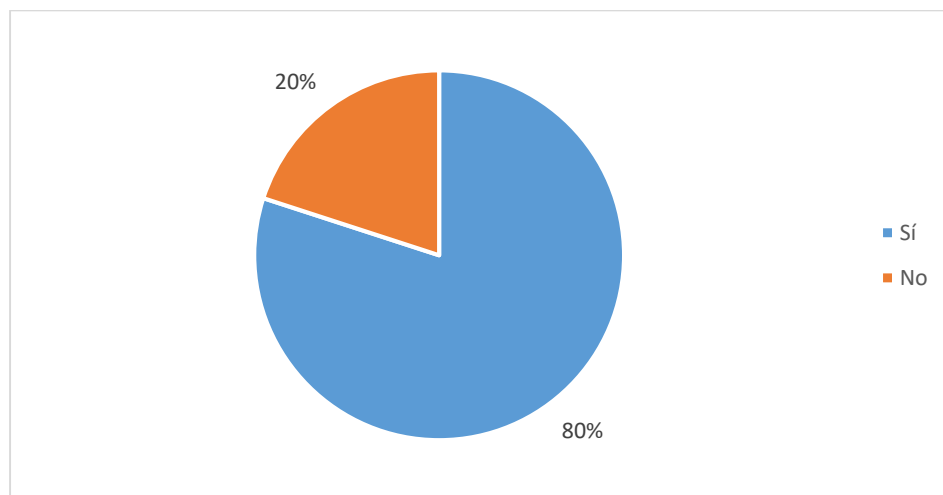


Gráfica 46. Pregunta #21. Durante un evento de lluvia, ¿Usted?

Pregunta #22. ¿Ha cometido alguna infracción al conducir?

Con el fin de obtener una respuesta más fiable a los encuestados se les aclaró que para responder la pregunta no debían tener en cuenta solo las infracciones penalizadas por los entes de control.

De los resultados obtenidos se evidencia que el 80% de las personas dice haber cometido una(s) infracción(es) en repetidas ocasiones sin haber sido penalizados.

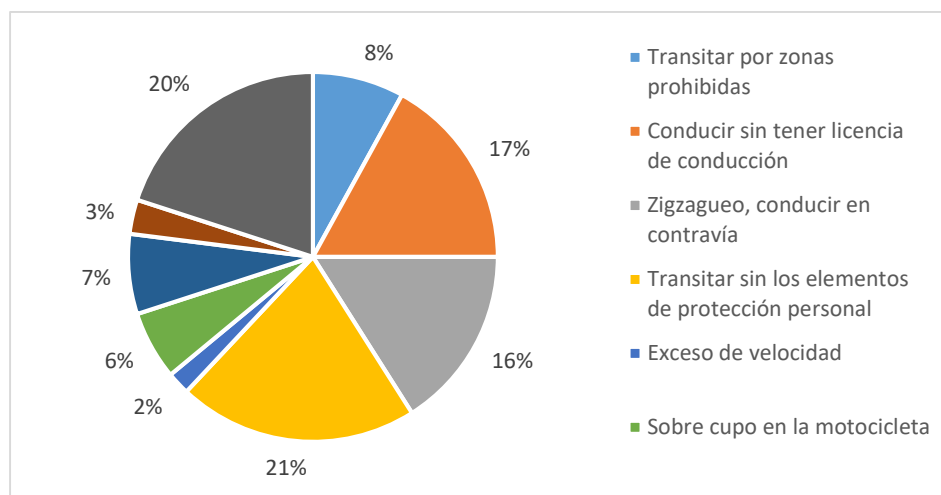


Gráfica 47. Pregunta #22. ¿Ha cometido alguna infracción al conducir?

Pregunta #23. ¿Qué tipo de infracción ha cometido?

Con respecto a la anterior pregunta se les pidió fuesen más específicos en cuanto al tipo de infracción que han cometido, en el caso en el que el encuestado tuviese más de una falta se le pidió que nos contestara la más recurrente.

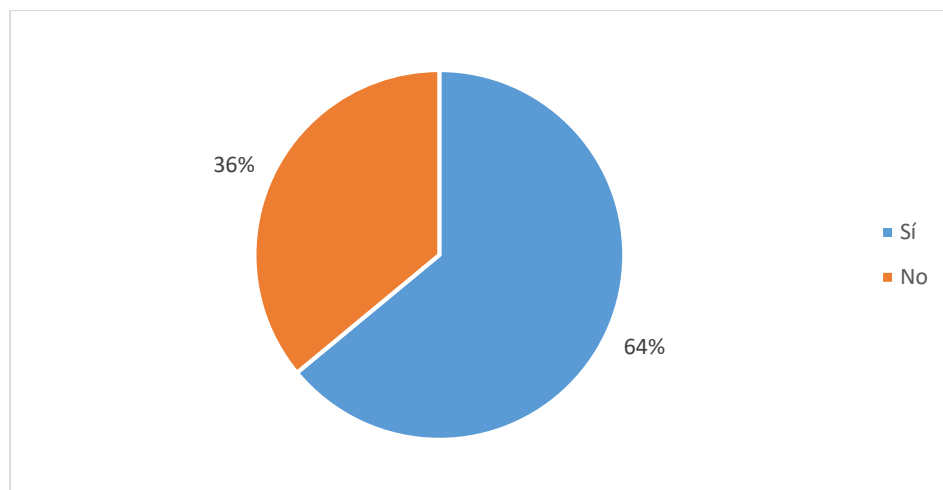
La gráfica 45 nos muestra las infracciones más frecuentes: el conducir sin portar los elementos de protección personal, el conducir sin portar la licencia y el zigzagueo, conducción en contravía (21%, 17% y 16% respectivamente) según los encuestados.



Gráfica 48. Pregunta #23. ¿Qué tipo de infracción ha cometido?

Pregunta #24. ¿Ha sido usted multado al conducir?

El 64% de las personas encuestadas han manifestado haber recibido alguna multa durante el tiempo que lleva conduciendo su motocicleta.

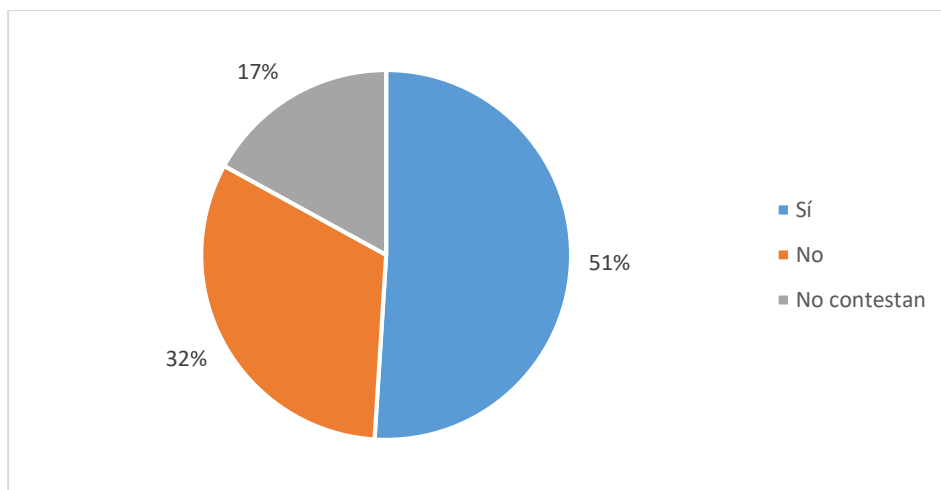


Gráfica 49. Pregunta #24. ¿Ha sido usted multado al conducir?

Pregunta #25. ¿Ha pagado usted todas sus multas de tránsito?

En esta pregunta cabe resaltar que para la opción de respuesta “No” y “No contesta” se ven involucradas las personas quienes al responder “No” a la pregunta #24 prefirieron enfatizar en que al no haber sido multado no hay necesidad de cancelar multas. Sin embargo, se consideran ambas respuestas como válidas por aquellas personas quienes si han sido multado y no han realizado el pago de sus multas. Por esta razón, el porcentaje de multas no pagas de la pregunta #25 y el porcentaje de personas no multadas de la pregunta #24 no pueden ser iguales.

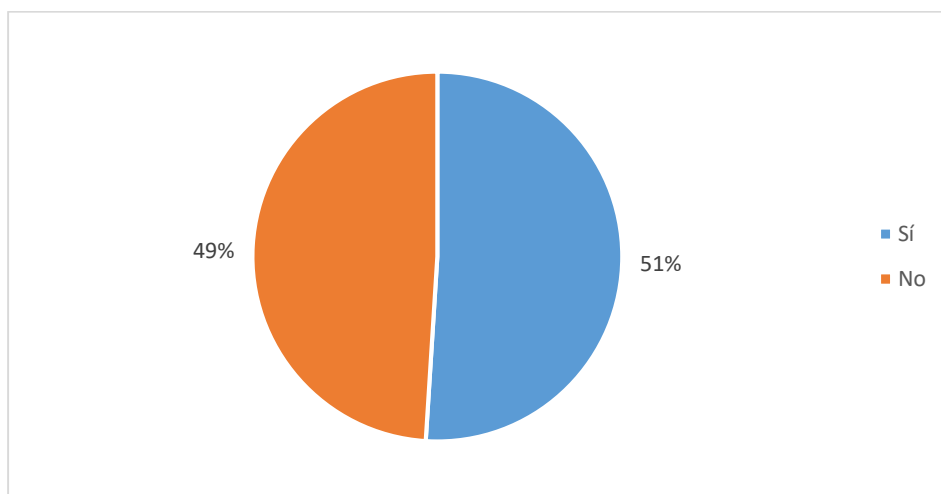
El 51% de las personas encuestadas han manifestado que las multas que han recibido fueron saldadas.



Gráfica 50. Pregunta #25. ¿Ha pagado usted todas sus multas de tránsito?

Pregunta #26. ¿Ha manejado alguna vez en estado de embriaguez?

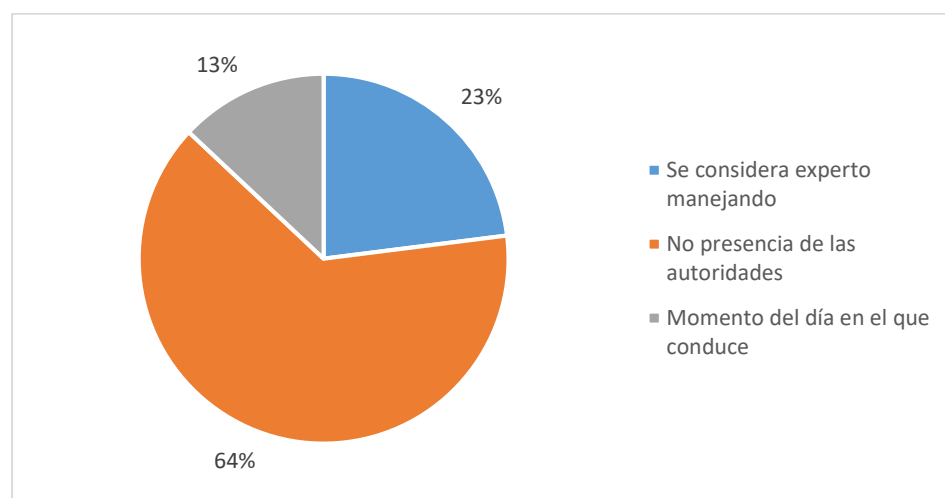
Se les informo a los encuestados antes de realizar la pregunta que el mínimo para dar positivo en una prueba de alcoholemia es de una cerveza. Teniendo en cuenta esa premisa los conductores contestaron en un 51% que, si han conducido bajo esos efectos.



Gráfica 51. Pregunta #26. ¿Ha manejado alguna vez en estado de embriaguez?

Pregunta #27. ¿Cuáles son las razones por las que usted u otros motociclistas manejan en estado de alicoramiento colocando su vida y la de otros en riesgo?

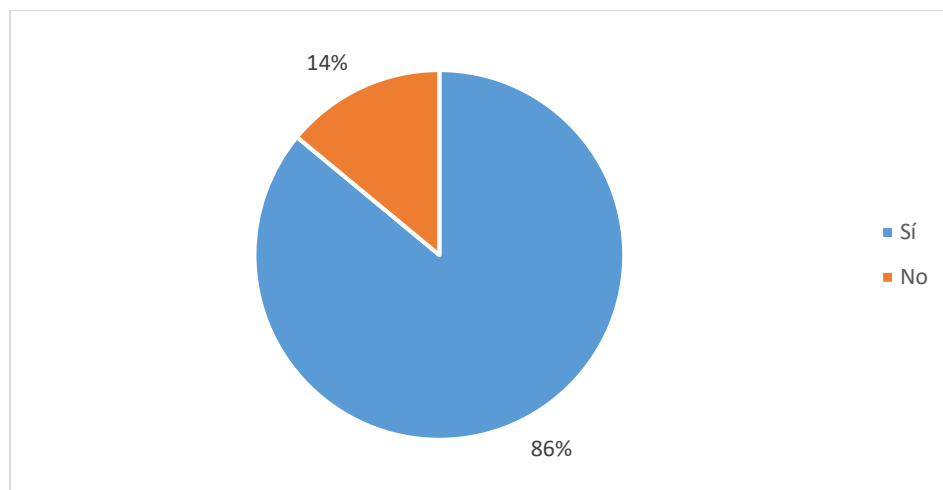
El 64% de las personas encuestadas han manifestado que la mayor causa por la cual los conductores conducen en estado de embriaguez obviando el riesgo al que se exponen y exponen a los demás actores de la vía es la baja presencia de las autoridades competentes en las vías.



Gráfica 52. Pregunta #27. ¿Cuáles son las razones por las que usted u otros motociclistas manejan en estado de alicoramiento colocando su vida y la de otros en riesgo?

Pregunta #28. Si el monto de alguna multa aumentara o las consecuencias al cometer una infracción fueran más severas a las actuales, ¿Mejoraría usted su comportamiento en las vías?

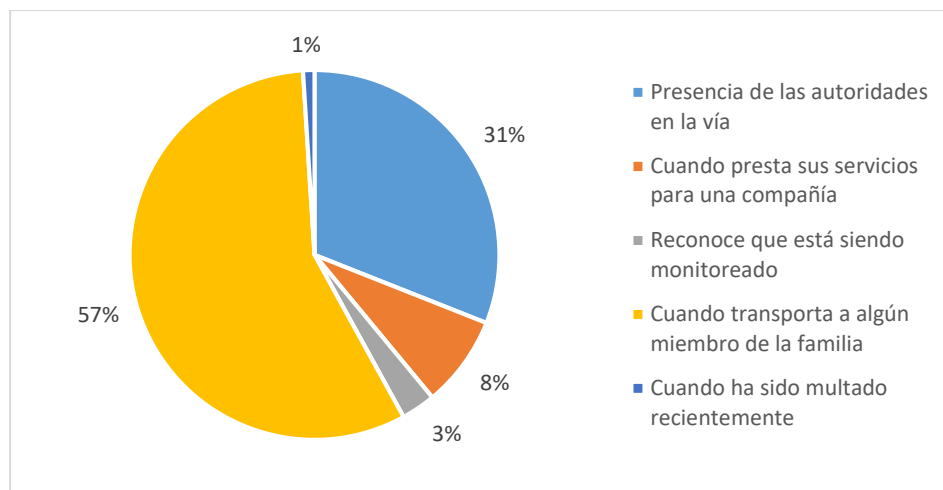
El 86% de las personas encuestadas dijeron que sus comportamientos ante la normativa de tránsito se verían mejorado si ese fuese el caso.



Gráfica 53. Pregunta #28. Si el monto de alguna multa aumentara o las consecuencias al cometer una infracción fueran más severas a las actuales, ¿Mejoraría usted su comportamiento en las vías?

Pregunta #29. ¿Qué situaciones lo obligan a tener un mejor comportamiento como conductor?

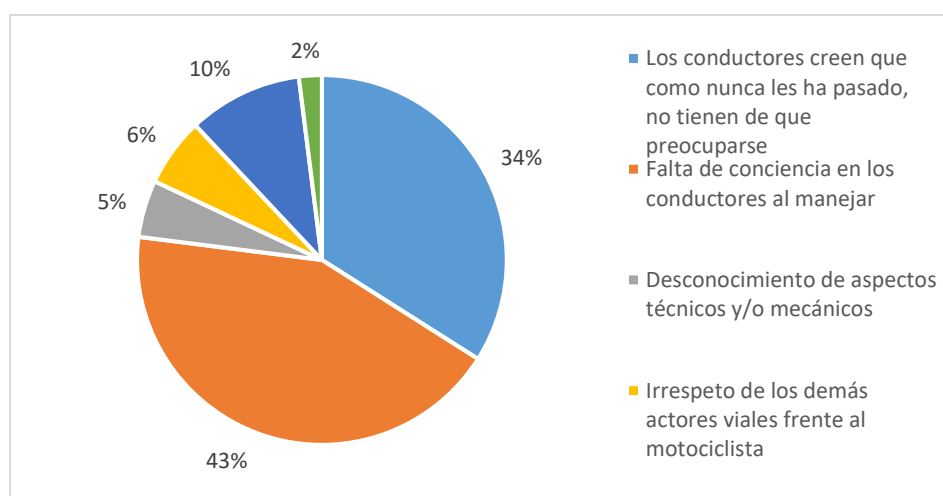
Casi de común acuerdo los conductores encuestados nos dieron a entender que en el momento en el que manejan con un acompañante (en especial con un familiar) su comportamiento suele ser mucho más precavido.



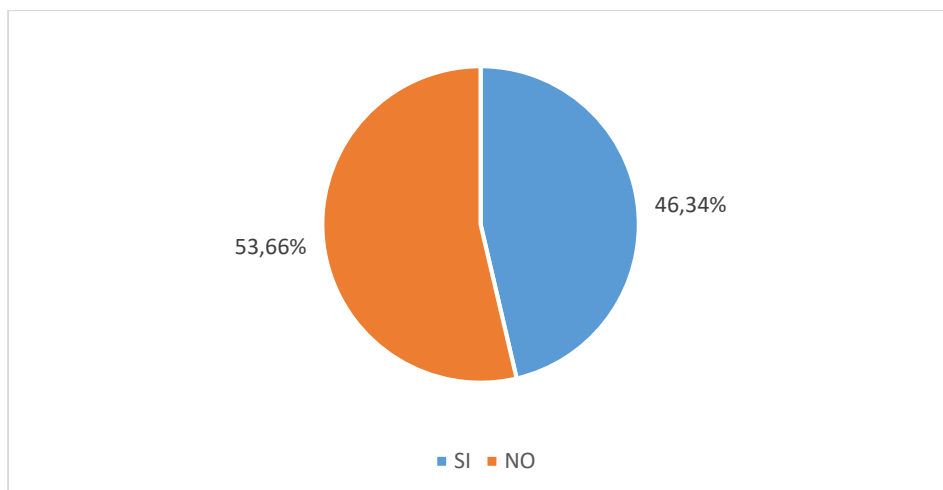
Gráfica 54. Pregunta #29. ¿Qué situaciones lo obligan a tener un mejor comportamiento como conductor?

Pregunta #30. Sabía que en Colombia por lo menos diez (10) motociclistas mueren en accidentes de tránsito a diario, ¿Por qué cree usted que se sigue presentando esto?

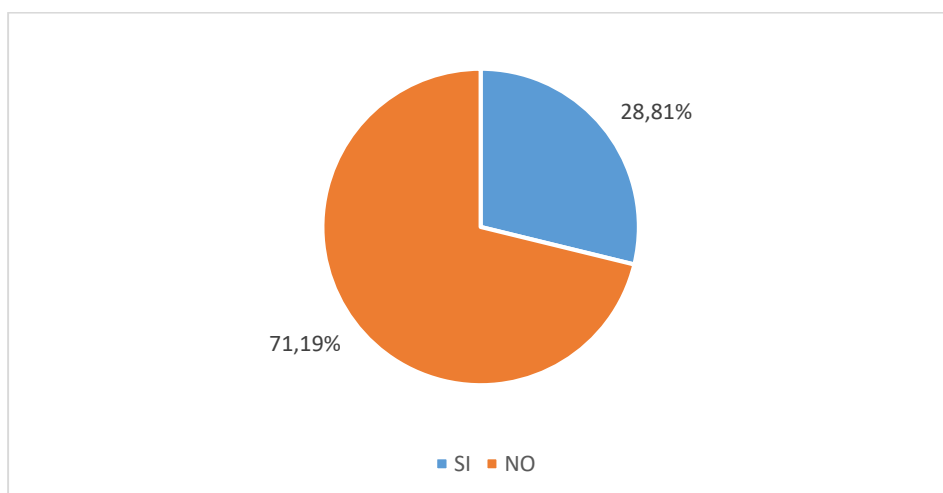
El 77% de las personas afirman que el factor socio-cultural de los conductores al manejar es el principal causante de los siniestros viales de los motociclistas del municipio.



Gráfica 55. Pregunta #30. Sabía que en Colombia por lo menos diez (10) motociclistas mueren en accidentes de tránsito a diario, ¿Por qué cree usted que se sigue presentando esto?

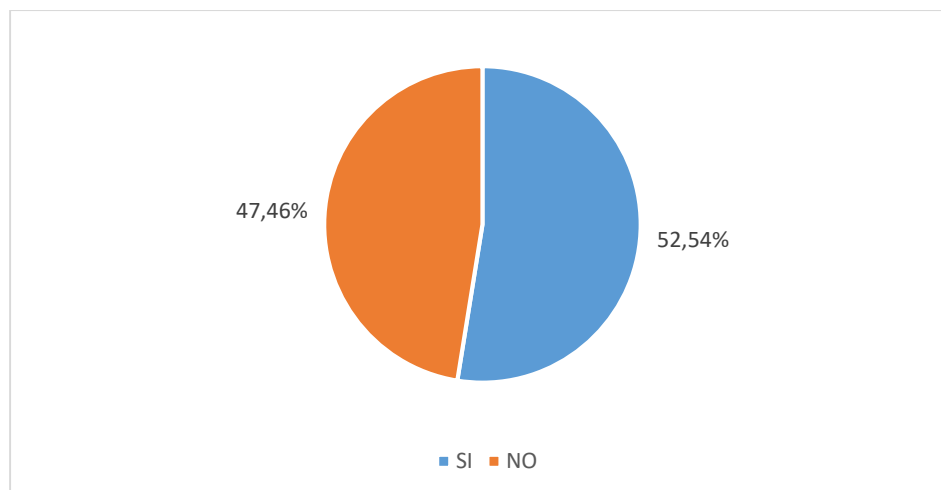


Gráfica 56. Sinistros en las mujeres

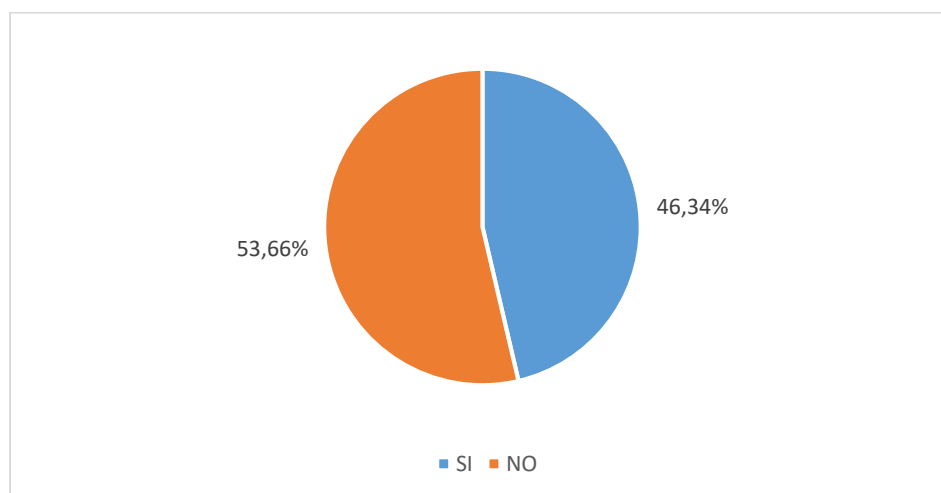


Gráfica 57. Sinistros en los hombres

Para las gráficas 53 y 54 se debe tener en cuenta que los porcentajes presentados están basados en el número total de encuestados por género (59 hombres y 41 mujeres).



Gráfica 58. Embriaguez en los hombres



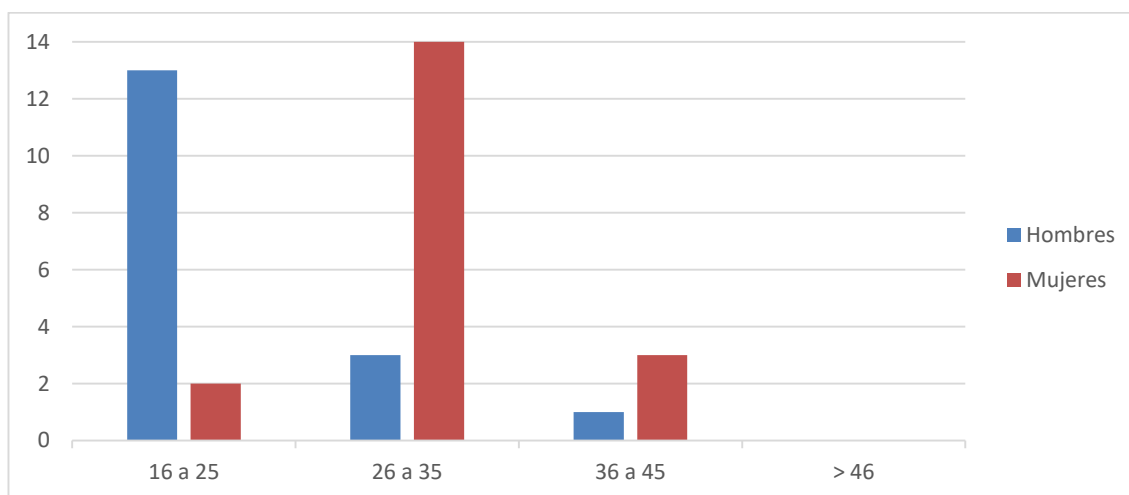
Gráfica 59. Embriaguez en las mujeres

Para las gráficas 55 y 56 se debe tener en cuenta que los porcentajes presentados están basados en el número total de encuestados por género (59 hombres y 41 mujeres).

La siguiente tabla y gráfica muestran los datos de las encuestas clasificados por Sexo, Edad y presencia de siniestro.

Edades	Hombres	Mujeres
16 a 25	13	2
26 a 35	3	14
36 a 45	1	3
> 46	0	0

Tabla 3. Sexo vs Edad vs Siniestro.



Gráfica 60. Sexo vs Edad vs Siniestro.

DISCUSION DE RESULTADOS

Cuando se habla de accidentes se pueden ver involucrados muchos aspectos: sociales, culturales, de infraestructura, uso del espacio público, falta de apego por el cumplir la normativa, entre otros; es importante recalcar que estos factores influyen en las cifras de accidentalidad, pero solo algunos son relevantes o de peso para fundamentar la ocurrencia de los fenómenos que se trataron en este trabajo de grado.

Según el análisis de los datos suministrados por el ITTA y SIMIT (ver Base de datos municipio de Acacías) se decidió que la información entre los años 2006 - 2010 no fue tomada en cuenta para el desarrollo de este trabajo, debido a que los datos no representan una cuantía analizable.

Para los años 2011, 2012, 2013, 2016, 2017 y 2018 se encontró que la infracción con más comparendos fue C.24 con 1.245, 1.462, 1.688, 1.629, 2.825 y 736 comparendos respectivamente. Para los años 2014 y 2015 la de mayor presencia fue la infracción C.29 con 4.045 y 8.909 respectivamente.

AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
C.24	1.245	1.462	1.688	-	-	1.629	2.825	736
C.29	-	-	-	4.045	8.909	-	-	-

Tabla 4. Cifras de las infracciones más presentes por año.

Fuente: Elaboración propia.

Para el periodo de tiempo de los datos, se encontró que el año 2015 fue el que más número de comparendos obtuvo con un total de 13.636, como se mostró en la gráfica 22. Basados en la

misma gráfica se evidenció que el trabajo realizado por el DITRA, los agentes de tránsito y los trabajadores del ITTA al imponer los comparendos y realizar su procedimiento de resolución o cobro no muestra un margen de error mayor al 2% durante el periodo de tiempo estudiado.

Tomando los datos expuestos en la tabla 2; que muestra los estados de los comparendos por años; se encontró que el estado con mayor presencia para el 2011, 2012 y 2013 era pendiente por resolución con un 92.5%, 87.7% y 85.1% respectivamente. Para el 2014 los estados se dividen entre pendientes con un 45.3% y pagos con un 40%, en el 2015 el panorama muestra un 65% de comparendos pagos, en el 2016 los comparendos pagos representaron un 47.6% del total y no muy lejanos los comparendos con resolución mostraron un 45,9%, en cuanto al 2017 el 47.8% contaron con resolución y el 46.5% fueron comparendos pagos, finalmente el 2018 hasta el mes de marzo muestra un 39.6% de los comparendos en un estado pendiente de resolución mientras que los comparendos pagos abarcan un 38.1%. Estas cifras permitieron discutir acerca de la eficiencia en la finalización de los procesos o acuerdos de los comparendos impuestos a lo largo de los años, ya que en forma general los comparendos pagos o con un acuerdo no llegaron a ser más de la mitad de los comparendos totales en el periodo de tiempo entre 2011 y 2018.

Con los datos obtenidos por medio de las encuestas (Ver Análisis estadístico de la encuesta) se pudo observar que el 36% de los conductores encuestados han sufrido algún tipo de incidente de tránsito mientras conducen, después de un análisis más detallado mostrado en la gráfica 53 se mostró cual es el género que más sufría siniestros, encontrando que en el caso de los hombres es de un 28.81% equivalente a 17 personas y en las mujeres un 46.34%

equivalente a 19 personas, esto contradice los datos oficiales del Observatorio Nacional De Seguridad Vial del mes de marzo indican que el 57.14% de las personas accidentadas son hombres y el 42.86% mujeres teniendo en cuenta que el mayor genero observado que conduce en este municipio son los hombres.

Del mismo modo se cruzó la información obtenida en las encuestas para observar la tendencia que resultó de graficar el género, la edad y la ocurrencia de siniestro, como lo muestra la gráfica 57, de la cual se encontró que 32 de las 36 personas que se han siniestrado son menores a los 35 años. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial en su base de datos muestra que a nivel departamental en el año 2016 las personas menores a 35 años que han sufrido un siniestro corresponde al 45.4% (114 personas).

El 64% de los motociclistas de Acacías perciben que la razón más influyente para que los conductores de motocicleta sigan manejando en estado de embriaguez poniendo en riesgo su vida o la de los demás actores de la vía es la falta de presencia de las autoridades de tránsito. Esto se evidenció mediante algunos de los entrevistados quienes hicieron énfasis en que no toda la ciudad es afectada bajo el mismo problema pero que si se suele ver más este inconveniente en sitios donde la misma población tiene conocimiento y reconoce que abunda este comportamiento. Estos hechos fueron evidenciados por los investigadores en tiempo real durante sus visitas de campo.

A partir de los resultados de la pregunta #26, encontramos que el 51% de las personas comunicó haber conducido su motocicleta habiendo tomado, aunque sea una cerveza. El ITTA en su estadística reporta a Marzo de 2018 1.229 personas multadas por este hecho.

Según las preguntas #5, #7 y #8 de la encuesta aplicada (ver anexo 1) se evidenció que el 82% de los habitantes no realizaron un curso teórico-práctico al momento de aprender a manejar su motocicleta, las entidades encargadas del control de expedición de licencias; es decir; el ITTA y los centros de enseñanza automovilística, reportan un 100% de cumplimiento de requisitos en las personas que obtienen su licencia de tránsito por medio de ellos.

Junto a esto el 64% no tiene una experiencia de manejo mayor a 4 años que por lo general es un periodo de tiempo corto para generar en el conductor una conciencia de que ahora es un usuario de la vía distinto; sobre todo para ellos quienes anteriormente su medio de movilizarse era a pie (compromete el 36% de los encuestados) o transporte público (correspondiente al 29%). Todo esto bajo el concepto del cambio de perspectiva del actor vial al momento de cambiar su rol implícito en la conducción.

Por los resultados obtenidos en la pregunta #11 (ver Análisis estadístico de la encuesta) y por los comentarios recibidos por los entrevistados al momento de realizar el estudio, se observó que el 62% de las personas están de acuerdo en que por más años que se lleve manejando motocicleta no se puede considerar del todo experto, pues siempre está abierta la posibilidad a cometer errores por ser humano o a desconocer algún aspecto relativo a la conducción.

De acuerdo a las preguntas #4 y #6 los conductores de motocicletas encuestados usan su vehículo para trabajar (74% de los encuestados) al mismo tiempo manifiestan; por un lado, con el 38%; que les resulta más económica esta opción tanto de transporte como de empleo; y por el otro con el 44%; se siente más cómodo trabajando en este medio de transporte.

Para los motociclistas es de vital importancia en su día a día como conductores el portar los elementos de protección personal (EPP) puesto que son actores viales que están en una probabilidad más alta no solo de accidentarse sino también de resultar heridos más gravemente que cualquier otro actor vial, con base en la pregunta #12 (ver anexo 1) se encontró que el 69% de los motociclistas de Acacías no portan un casco certificado (algunos por desconocimiento). Sumado a esto el 51% de ellos (según lo visto en los resultados de la pregunta #14) no suelen usar ningún otro EPP distinto al casco, la pregunta #23 obtuvo un 21% de respuestas por la infracción que es más recurrente en los conductores, no portar los EPP. Cabe recordar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre en el tipo de infracción C.24 estipula que para manejar una motocicleta su conductor debe obligatoriamente portar y usar todos los elementos de protección personal.

De acuerdo a lo observado en las respuestas de la pregunta #18 (Gráfica 40) se encontró que la percepción de las personas encuestadas suele ser que no han sufrido un siniestro debido a que creen conocer y respetar el Código Nacional de Tránsito, así como ser respetuosos con los demás actores de la vía mientras conducen (30% para cada caso), se observó una tendencia a pensar que la ocurrencia o no de un siniestro está altamente ligada a las decisiones de la persona que va al volante.

Según comentarios recibidos por los investigadores durante la práctica de las encuestas y confirmando con los análisis presentados para las preguntas #19 y #20 (Ver Análisis estadístico de la encuesta) se evidenció que el actor vial que tiene más presencia en los siniestros con motociclistas son los automóviles con un 16%, situación similar presenta la base

de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial para el municipio donde a la fecha se han presentado 10 choques entre motocicleta y automóvil (correspondiente al 77% del total de siniestros) unido a esto, cuando se les preguntó por las causas del hecho el 12% informó que se debió al no acatamiento de la señal de PARE por parte del vehículo, 10% por realizar un giro indebido y sin precaución y un 9% por aquellos que invadían el carril contrario todas estas pueden ser consecuencias que advierten una desatención por parte de los conductores de automóviles hacia los motociclistas al momento de conducir.

Según la encuesta aplicada se encontró que el 64% de las personas han sido multadas en alguna ocasión y solo el 51% de ellas dice haber pagado sus multas, al mismo tiempo observamos que el 86% de las personas contestó que en la situación hipotética de que los precios y consecuencias de las infracciones aumentaran, ellos estarían dispuestos a comportarse mejor al conducir para evitar ser sancionados, adicionalmente la gráfica 21 explica el número de comparendos con algún tipo de solución.

Como discusión comportamental se pudo notar que las personas al contestar la pregunta #29 mostraron una tendencia del 57% hacia una conducción más prudente cuando se encuentren transportando a un conocido o familiar. Indican que les resulta natural cambiar su comportamiento al manejar cuando se cumple esa condición.

Adicionalmente, se les preguntó a los conductores sobre cuál era para ellos la principal causa de que se presenten un gran número de siniestros fatales diarios en Colombia de motociclistas, a lo que el 77% de ellos atribuyen a los mismos conductores, quienes realizan malas prácticas y exceden su confianza al movilizarse por las vías.

CONCLUSIONES

Según el análisis realizado a la primera pregunta formulada en la encuesta (Ver Análisis estadístico de la encuesta) se observó que el 83% de la población es menor a los 35 años y de acuerdo a la pregunta 26 que el 51% ha manejado la motocicleta con algún estado de embriaguez, lo cual muestra una tendencia del conductor a manejar en estado de embriaguez y por su edad tan baja puede estar más propenso a tener una vida social activa en la que hay consumo de bebidas alcohólicas resultando esto en un factor influyente en los siniestros presentados. En cuanto a las medidas de control por parte de las entidades de tránsito concluimos que, aunque las cifras presentadas en el documento parecen avalar el correcto funcionamiento de estas entidades, se observó que en las zonas de probabilidad de mayor ocurrencia y en las horas del día en las que se presencian conductores bajo el efecto del alcohol no hay presencia de las autoridades para realizar los controles pertinentes dicho comportamiento se respalda con el mapa mostrado en la imagen 6 en la que se denota los puntos en los que la autoridad genera sus puestos de control todos ellos en las horas del día.

Con ayuda de los resultados de las preguntas 17 y 18 y con lo expuesto en el marco teórico acerca del comportamiento cultural e histórico del llanero, se declinó la hipótesis “La situación y el contexto ligados a temas culturales que promueven una mayor accidentalidad en el municipio de Acacías” ya que se evidenció que el número de personas que no se han siniestrado es mayor a las que sí. Además, la razón con más porcentaje que resultó de la encuesta es que el respeto por las demás personas y el conocer y cumplir las normas de tránsito es una razón de peso en los ciudadanos, esto demostró un comportamiento cultural atípico al llanero.

Al analizar las encuestas se observó que el 82% de las personas no realizó un curso teórico-práctico al obtener su licencia, el ITTA presentó un total de 4.069 comparendos referidos a las licencias de conducción (3.472 por no tener licencia y 597 por portarla vencida). Del mismo modo el reporte del ITTA muestra que los trámites realizados en su institución para la obtención de la licencia de conducción cumplen al 100% con los requisitos para el mismo, por lo que consulta contradictorio y se cree pertinente revisar más a fondo los procesos de obtención de licencia.

Según el análisis realizado a las cifras de comparendos, se concluyó que el trabajo que realizan los agentes en campo y el ITTA en sus instalaciones es buena pues en el tiempo que llevan operando no han registrado un margen de error entre comparendos impuestos y comparendos tramitados superior al 2%. No se concluye que el trabajo sea excelente pues el instituto mantiene un número alto por año de comparendos en situación no definida.

El número de comparendos no pendientes se ha visto en aumento considerable desde el año 2014 (15% al 2013 a un 55% al 2014), debido a las nuevas posibilidades que tienen los infractores; de acuerdo al cambio en la legislación; de realizar el trámite del comparendo. Se concluye que con la Ley 1696 de 2013, la cual implementó varios medios de pago, se ha beneficiado la resolución de los comparendos.

A continuación, se nombrarán las pautas en pro de la seguridad vial pensadas para el Municipio de Acacías:

- Por medio de las entidades de tránsito se debe iniciar un proyecto en el que se escuche a un representante de la ciudadanía con el fin de generar una retroalimentación más específica de las zonas del municipio con más presencia de accidentes y siniestros.
- Generar un esquema de infraestructura vial con el fin de reducir la velocidad en las calles del municipio, se deberá contar con un equipo especializado en ingeniería de vías, quien realizará un sondeo de las calles para obtener un mapa de posibles zonas a intervenir. Tomando en cuenta que la infracción por conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida (C.29), ha estado presentando a lo largo de los 11 años de estudio cifras significativas (4.045 para 2014 y 8.909 en 2015) que al mismo tiempo representaron a la cifra más alta de sus respectivos años.
- Es necesario disponer de un espacio donde se construya un parque de enseñanza que será usado por los colegios de Acacías para impartir clase de forma más práctica o teórica a los niños de primaria y secundaria, haciendo énfasis en el ámbito comportacional al momento de conducir y el respeto por las normas de tránsito tanto como peatón como conductor.

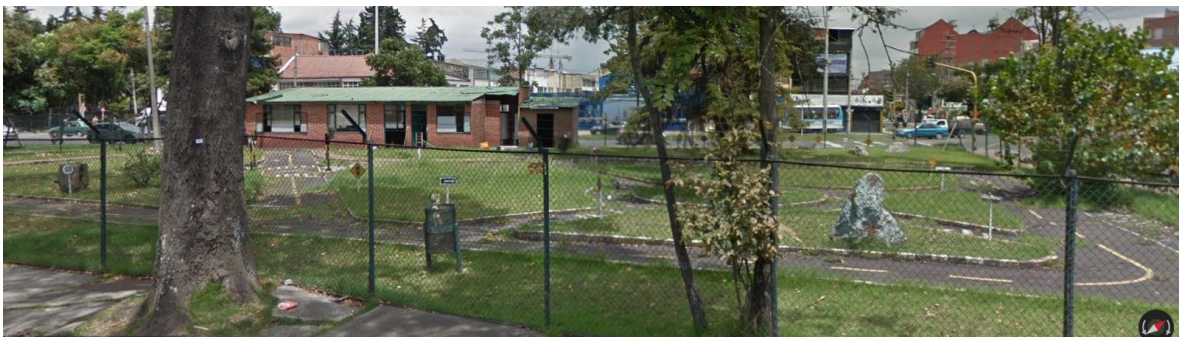


Imagen 17. Parque de tránsito para la educación primaria y secundaria barrio el Campin, Bogotá – Colombia.

Fuente: Google Maps.

- Por lo observado en campo en Acacias en el área de sus motociclistas se aconseja al ITTA realizar con suprema urgencia una campaña enfocada principalmente al uso del casco, usando la campaña “las principales 4 razones de por qué usar el casco”. Se debe distribuir volantes; como el mostrado en el video referenciado adelante; para que los motociclistas sepan cuáles son las razones de peso para su uso, adquisición e importancia generando en la población una concientización en su uso obligatorio no solo porque lo estipula la normativa sino también por seguridad para el usuario.

En el caso de tener o ser multado, proponer que este mismo volante sea entregado en el curso correspondiente y como material complementario se les mostrará a los asistentes el video “USO CASCOS MOTOCICLISTAS” de la agencia nacional de seguridad vial el cual explicara con mayor facilidad la importancia del uso del casco. Este video se encuentra en <https://www.youtube.com/watch?v=GLiGMg8aUGs>.

- Se hará uso de la “Línea de vida”, el cual es un complemento adherido al casco que tiene una línea que los conductores de motocicleta deben respetar usándola como referencia espacial al conducir, indicándoles la distancia que deben tener de otros vehículos. El video referencia de la “Línea de vida” se puede ver en el siguiente link: https://www.youtube.com/watch?v=KLL_9A4BUSs.

- Gracias a los resultados obtenidos a partir de las encuestas realizadas en el proyecto se le recomienda al ITTA realizar una campaña pedagógica en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el DITRA y alguna entidad que tenga como función principal la venta de motocicletas. Con el fin de realizar capacitaciones técnicas y teóricas del manejo, manipulación

y conocimiento mecánico a los motociclistas de Acacias, principalmente enfocadas a los motociclistas entre los 16 y 35 años ya que resultaron ser la población que en mayoría suele accidentarse en las calles.

- En las capacitaciones se dictarán charlas, se les dará la oportunidad a los participantes de recibir una inspección de sus motocicletas y conocer cuáles son las adecuaciones que recomiendan los expertos para que su vehículo se encuentre en condiciones óptimas. Al mismo tiempo, los conductores podrán complementar el conocimiento adquirido en las academias de conducción. Al final de la campaña se realizará una prueba de conducción a los conductores para mirar su forma de desempeñarse al manejar, entregar consejos de manejo para complementar lo aprendido a través de la jornada. Como ya se ha realizado anteriormente en ciudades como Medellín, Pasto e Itagüí.

- Las entidades de tránsito, de comercio y la Alcaldía deben exigir a las comercializadoras de vehículos motorizados que ofrezcan y vendan sus motocicletas bajo una estrategia mediática y orientada en pro de la seguridad vial. Deben generar publicidad donde se destaquen los aspectos seguros de las motocicletas, así como recordar el uso de elementos de protección personal para mejorar el desempeño en las vías, deben mostrar las ventajas de su sistema de frenado, las protecciones en caso de coalición y la ergonomía, entre otras. Puede ser complementado con videos donde no solo se destaque el diseño, comodidad, características mecánicas y precio del vehículo; es decir; la publicidad común. Sino que, al mismo tiempo se muestren escenas donde el conductor del vehículo a primera vista solo está mostrando el producto, pero el entorno en el que se desarrolle, esté rodeado por señales de tránsito y comportamientos del conductor propios de un buen actor vial fomentando en el usuario un pensamiento involuntario en recordar seguir

las normas de tránsito. Bajo ningún caso se debe enseñar publicidad donde lo que se destaque sean características que vayan a favor de incumplir las normas estipuladas en el Código Nacional de Tránsito, como lo pueden ser las altas velocidades al manejar o pasar por alto señales de tránsito. De ser así el establecimiento deberá cumplir una infracción acorde pronunciada por el ITTA.

De acuerdo a los datos obtenidos y presentados en el capítulo Base de datos municipio Acacías y tomando en cuenta la premisa constatada en la introducción del trabajo podemos concluir que, en el municipio de estudio, de las infracciones a evaluar la que está presentando un total de 30.613 durante los últimos 11 años es aquella en la que los conductores no cumplen a cabalidad la normativa de tránsito. Sin embargo, los comportamientos registrados por los conductores cuando se evaluó el incumplimiento de la normativa por conducción en estado de embriaguez arrojaron un total de 1229 infracciones durante los 11 años que, aunque es un número alto no es la infracción más representativa del lugar, caso contrario al registro nacional que muestra que es una de las infracciones de más presencia según informe transitemos 2016. Por último, la infracción asociada a manejar sin tener o no portar o llevar una licencia no vigente presenta 14.491 casos en los 11 años de estudio. La tendencia nacional no se ve representada en el municipio de Acacías.

Se observó que a partir del 2014 la tendencia de tramitación de multas aumentó debido a la implementación eficaz, rápida y continua de los entes de control.

RECOMENDACIONES

Este proyecto deberá ser complementado con estudios posteriores en otros lugares del país que tengas características similares a la de la zona de estudio del trabajo, como la campaña expuesta en el documento “Ponle sentido a tu vida” de la ciudad de Villavicencio, para corroborar las tendencias presentadas en este documento y para mejorar la seguridad vial nacional.

De igual manera sería conveniente realizar el mismo estudio, pero para otro actor vial; como lo sería en este caso el peatón ya que ocupa el segundo lugar en los reportes de víctimas fatales, así como para otras circunstancias en pro de mejorar la seguridad vial de este y otros municipios.

Este trabajo servirá como fuente de información para los investigadores que requieran realizar un estudio similar o en el mismo Acacías.

Por último, el documento será una guía para las entidades de tránsito de Acacías en el desarrollo de sus planes de acción. Pues se encuentran bases prácticas para la ejecución de próximos proyectos en seguridad vial.

BIBLIOGRAFÍA

- Buitrago, J. R., Norza, E. & Ruiz, H. (2015). Conductores en estado de embriaguez en Colombia y la implementación de la Ley 1696 de 2013. *Revista Criminalidad*, 57 (3): 27-40.
- Claudia Milena Calderón Saavedra. (2013). Prevalencia de accidentes de tránsito en el municipio de granada-meta, durante el periodo 2009-2012. Acacías: Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD.
- Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional Simit. (Noviembre de 2017). El respeto a las normas de tránsito salvan vidas. *Transitemos* 2016, 3, 64 y 65.
- Francisco, Josué Maradiaga, Castillo Lope, Ing. Solano, Hugo Barrero. (2012). “Adaptación De La Metodología Dream 3.0 Para El Análisis E Investigación De Accidentes De Tránsito En La Ciudad De Bogotá”. Pontificia Universidad Javeriana, 1, 50. 03/11/2017, De Repositorio Institucional- Pontificia Universidad Javeriana Base de datos.
- Hernández Rojas Hernández R. (1994). Acacías 74 años de historia. Acacías, Meta: Instituto de Cultura y Turismo del Meta.
- Ministerio de Transporte. (2018). Decreto 1500 de 2009. 29 de Octubre de 2018, de vLex-353768282 Sitio web: <http://vlex.com/vid/decreto-353768282>.
- Norma Técnica Colombiana Icontec NTC 4533.
- Pérez, D., & Velandia, H. (2010). La motocicleta como modo de transporte en Bogotá. Bogotá.
- Resolución 1737 de 2004.
- Sandoval, R. (2000). Muertes por Accidentes de Tránsito: 159-160.
- Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá (2017). Plan Estratégico de Seguridad Vial. Bogotá, Colombia. Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá.

CIBERGRAFÍA

- Alcaldía Municipal de Acacías. (2018). Conoce nuestro municipio. 19 de Junio de 2018, de Alcaldía de Acacías Sitio web: <http://www.acacias.gov.co/>
- Department for transport. (2018). Motorcycling Take longer to look for bikes. 8 de Junio de 2018, de Department for transport Sitio web: <http://think.direct.gov.uk/motorcycles.html>
- Dirección General de Tránsito. (2014). La educación vial en la ESO. Un enfoque didáctico y pedagógico para el Área de Educación para la Ciudadanía. 10 de Mayo de 2010, de Dirección General de Tránsito Sitio web: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/jovenes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>
- Gobernación de Casanare. (15-05-2009). El Llanero. 09-08-2018, de Gobernación de Casanare Sitio web: <https://www.casanare.gov.co/?idcategoria=1223>.

Highways England. (2018). Highways England attends event to promote motorcycle safety. 8 de Junio de 2018, de Highways England Sitio web: <https://www.gov.uk/government/news/highways-england-attends-event-to-promote-motorcycle-safety>

Jaime Torres-Melo y Jairo Santander. (2013). INTRODUCCIÓN A LAS POLÍTICAS PÚBLICAS: conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y ciudadanía.. 30 de Octubre de 2018, de IEMP Ediciones Sitio web: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/admon/files/empresas/ZW1wcmVzYV83Ng%3D%3D/imgproductos/1450056996_ce38e6d218235ac89d6c8a14907a5a9c.pdf.

Movilidad, S.D. (Febrero de 2013). 21 de Julio de 2018, de Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito Sitio web: http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/Informe%20Accidentalidad%20motocicleta.pdf

Plan de movilidad sustentable. (2009). Campaña Usá casco. 8 de Junio de 2018, de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires Sitio web: <http://movilidad.buenosaires.gob.ar/control-y-seguridad-vial/seguridad-vial/plan-integral-para-motos/campana-usa-casco/>

PoluxCriville #ConduccionSegura. (21-02-2016). 4 Razones para ponerse el casco. 06-08-2016, de BLOG PERSONAL SOBRE CONDUCCIÓN SEGURA EN MOTO Sitio web: <https://poluxcriville.blog/2016/02/23/4-razones-para-ponerse-el-casco/>.

Puerto, L., Balbé, A., & Albalade, D. (2007). La accidentalidad de las motocicletas en zona urbana. Barcelona.

Registro Nacional Automotor. (2018). Parque automotor. 21 de Julio de 2018, de Observatorio Nacional de Seguridad Vial Sitio web: <http://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=64>

Road Safety Authority. (2018). Motorcycle safety. 8 de Junio de 2018, de Road Safety Authority Sitio web: <http://www.rsa.ie/en/RSA/Road-Safety/Campaigns/Current-road-safety-campaigns/Motorcycle-safety/>

Rodríguez, D. A., Santana, M., & Pardo, C. F. (2015). La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región. Bogotá: CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/754>.

Transport Accident Commission. (2018). Driver think rider. Rider think driver . 8 de Junio de 2018, de Transport Accident Commission Sitio web: <https://www.tac.vic.gov.au/road-safety/tac-campaigns/motorcycle-safety>

Yurani Zuluaga. (2011). Meta: Análisis de la conflictividad. 21 de Julio de 2018, de Asdi Sitio web: http://www.undp.org/content/dam/undp/documents/projects/COL/00058220_Analisis%20conflictividad%20Meta%20PDF.pdf

ANEXO 1

ESTUDIO DE LA ACCIDENTALIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS ASOCIADO A CONDUCCIÓN POR ESTADO DE EBRIEDAD Y EFECTIVIDAD DE LAS MEDIDAS DE CONTROL EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS, META.



ENCUESTA A MOTOCICLISTAS

El presente cuestionario tiene como fin conocer los factores protectores y de riesgo que se presenta en los conductores de motocicleta en Acacias Meta. La información suministrada en esta encuesta es de carácter confidencial. Agradecemos su sinceridad, su opinión es muy importante para esta investigación. Por favor, lea detenidamente cada pregunta antes de seleccionar su respuesta.

- 1- Edad. ☐ Entre 16 – 25 años ☐ Entre 26 – 35 años ☐ Entre 36 a 45 años ☐ Mayor a 46 años
- 2- Sexo. ☐ Masculino ☐ Femenino
- 3- Nivel de estudio. ☐ Ninguno ☐ Primaria ☐ Secundaria ☐ Técnico/Tecnológico ☐ Universitario
- 4- ¿Cuál es el uso que le da a su motocicleta? ☐ Trabajo ☐ Recreación ☐ Transporte cotidiano
- 5- ¿En que se movilizaba antes de usar la motocicleta? ☐ Transporte público ☐ Vehículo particular
☐ Bicicleta ☐ A pie ☐ Taxi
- 6- ¿Por qué cambió de medio de transporte? ☐ Economía ☐ Comodidad ☐ Tiempos de viaje
- 7- ¿Años de experiencia que tiene como motociclista? ☐ Menor a 1 año ☐ Entre 1 y 4 años
☐ Entre 5 y 10 años ☐ Entre 11 y 15 años ☐ Entre 16 y 20 años ☐ Más de 20 años
- 8- ¿Cómo aprendió a manejar motocicleta? ☐ Conocido o familiar ☐ Centro de aprendizaje
☐ Aprendizaje propio
- 9- ¿Cómo realizó el proceso de obtención de la licencia de conducción? ☐ Tramitador ☐ Personalmente
☐ Escuela de conducción ☐ No tiene licencia
- 10- Cuando realizó el proceso de obtención de la licencia, ¿realizó un curso teórico-práctico por parte de una escuela de conducción? ☐ Sí ☐ No ☐ Sólo teórico ☐ Sólo práctico
☐ Horas teóricas: _____ ☐ Horas prácticas: _____
- 11- Basado en su experiencia, usted se considera un conductor ☐ Inexperto ☐ Medianamente experto
☐ Experto ☐ Muy experto
- 12- ¿Qué tipo de casco usa? ☐ Certificado ☐ No certificado ☐ No conoce si está certificado
- 13- ¿Cuáles fueron los motivos de escogencia de dicho casco? ☐ Precio ☐ Comodidad ☐ Certificado de seguridad ☐ Diseño ☐ Peso ☐ Todas
- 14- Además del casco, ¿qué elementos de protección personal adicionales usa? ☐ Chaqueta gruesa ☐ Guantes
☐ Pantalón grueso ☐ Botas ☐ Airbag para motociclistas ☐ Pecheras ☐ Rodilleras
☐ Coderas ☐ Impermeable
- 15- ¿Cuál es la condición mecánica actual de su motocicleta? ☐ Excelente ☐ Buena ☐ Regular ☐ Mala
- 16- ¿Hace cuánto tiene su motocicleta? ☐ Menos de 1 año ☐ Entre 1 y 3 años ☐ Entre 3 y 5 años
☐ + 5 años
- 17- ¿Ha sufrido algún siniestro? ☐ Sí ☐ No
- 18- Si ha contestado no, ¿Por qué cree que no se ha accidentado? ☐ Respetuoso con los demás
☐ Conoce el código nacional de tránsito ☐ Conoce y acata las señales de tránsito
☐ Conduce a velocidades permitidas ☐ Buena suerte en la vía ☐ Destreza conduciendo la motocicleta
☐ Otra, ¿cuál? _____
- 19- Si usted ha tenido algún accidente responda las preguntas 19 y 20, ¿Quién considera fue el responsable del accidente en el que estuvo involucrado? ☐ Usted como conductor ☐ Automóvil ☐ Peatón
☐ Vehículo pesado ☐ Animales ☐ Otra Motocicleta ☐ Ciclista

- 20- ¿Los accidentes se han presentado por? ☐ Giro indebido sin precaución ☐ Invasión de carril contrario
☐ No cumplir la señal de PARE ☐ Cambio de carril sin señalizar ☐ No respetar el semáforo
☐ No cumplir la señal de ceda el paso ☐ Adelantamiento antirreglamentario ☐ Exceso de velocidad
☐ Circular en zigzag ☐ No respetar el paso de peatones ☐ Mal estado de la vía ☐ Cansancio físico
☐ Mal clima ☐ Estado de embriaguez ☐ Otro, ¿Cuál? _____
- 21- Durante un evento de lluvia, usted ☐ Interrumpe su recorrido ☐ Disminuye la velocidad
☐ Maneja de la misma forma ☐ Conduce más rápido
- 22- ¿Ha cometido alguna infracción al conducir? ☐ Sí ☐ No
- 23- Si ha contestado sí, responda la siguiente pregunta, ¿Qué tipo de infracción ha cometido?
☐ Transitar por zonas prohibidas ☐ Conducir con licencia de conducción vencida
☐ Conducir sin tener licencia de conducción ☐ Zigzagueo, conducir en contravía
☐ Transitar sin los elementos de protección personal ☐ Exceso de velocidad
☐ Sobre cupo en la motocicleta ☐ No respetar las señales de tránsito
☐ Conducir en estado de embriaguez ☐ No portar la licencia de conducción
☐ Otra; ¿Cuál? _____
- 24- ¿Ha sido usted multado al conducir? ☐ Sí ☐ No ¿Cuál? _____
- 25- ¿Ha pagado usted todas sus multas de tránsito? ☐ Sí ☐ No
- 26- Se entiende que el nivel mínimo se registra con haber tomado una (1) cerveza, ¿Ha manejado alguna vez en estado de embriaguez? ☐ Sí ☐ No
- 27- ¿Cuáles son las razones por las que usted u otros motociclistas manejan en estado de alicoramiento colocando su vida y la de otros en riesgo? ☐ Se considera experto manejando ☐ No presencia de las autoridades
☐ Momento del día en el que conduce
- 28- Si el monto de alguna multa aumentara o las consecuencias al cometer una infracción fueran más severas a las actuales, ¿Mejoraría usted su comportamiento en las vías? ☐ Sí ☐ No ¿Por qué? _____
- 29- ¿Qué situaciones lo obligan a tener un mejor comportamiento como conductor?
☐ Presencia de las autoridades en la vía ☐ Cuando presta sus servicios para una compañía
☐ Reconoce que está siendo monitoreado ☐ Cuando transporta a algún miembro de la familia
☐ Cuando hay mayor tráfico en la vía ☐ Cuando ha sido multado recientemente
- 30- Sabía que en Colombia por lo menos diez (10) motociclistas mueren en accidentes de tránsito a diario, ¿Por qué cree usted que se sigue presentando esto?
☐ Los conductores creen que como nunca les ha pasado, no tienen de que preocuparse.
☐ Falta de conciencia en los conductores al manejar.
☐ Desconocimiento de aspectos técnicos y/o mecánicos.
☐ Irrespeto de los demás actores viales frente al motociclista.
☐ Problemas de infraestructura vial.
☐ Otro _____

Gracias por su tiempo

ANEXO 2

ORDEN DE COMPARENDO ÚNICO NACIONAL N° 50006000000015843143																													
1. FECHA Y HORA																													
AÑO					MES					DÍA					HORA					MINUTOS									
2018					01					02					03					04					05				
05					06					07					08					09					10				
09					10					11					12					13					14				
15					16					17					18					19					20				
21					22					23					24					25					26				
27					28					29					30					31					32				
2. LUGAR DE LA INFRACCIÓN VÍA, KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN																													
VIA PRINCIPAL										VIA SECUNDARIA										MUNICIPIO					LOCALIDAD E COMUNA				
TIPO DE VÍA										TIPO DE VÍA										MUNICIPIO					LOCALIDAD E COMUNA				
NÚMERO O NOMBRE										NÚMERO O NOMBRE										MUNICIPIO					LOCALIDAD E COMUNA				
11										22										Acacias					Dorad				
3. PLACA (MARQUE LETRAS)																													
A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z																													
A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z																													
A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z																													
4. PLACA (MARQUE NÚMERO)																													
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9																													
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9																													
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9																													
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9																													
MATRICULADO EN																													
5. CÓDIGO DE INFRACCIÓN																													
A B C D E F G H I J																													
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9																													
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9																													
6. CLASE DE SERVICIO																													
DIPLOMÁTICO OFICIAL PARTICULAR <input checked="" type="checkbox"/> PÚBLICO																													
7. TIPO DE VEHÍCULO																													
BICICLETA 3 RUEDAS CAMIÓN																													
TRACCIÓN ANIMAL VOLQUETA																													
AUTOMÓVILES TRACTOCAMIÓN																													
CAMPERO MOTOCICLO																													
CAMIONETA MOTOTRICICLO																													
MICROBUS MOTOCARRO																													
BUSETA MOTOCICLETA																													
BUS CUATRIMOTO																													
BUS ARTICULADO REMOLQUE / SEMIRRE																													
8. RADO DE ACCIÓN																													
NACIONAL <input checked="" type="checkbox"/> MUNICIPAL PASAJEROS MIXTO CARGA																													
9. MODALIDAD DE TRANSPORTE																													
8.1 TRANSPORTE DE PASAJEROS																													
COLECTIVO INDIVIDUAL MASIVO ESPECIAL																													
10. DATOS DEL INFRACCTOR																													
TIPO DE DOCUMENTO NÚMERO DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD																													
C.C. TI. C.E. PASAP																													
LICENCIA DE CONDUCCIÓN NÚMERO CATEG.																													
EXP. VENC. NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS																													
D. D. M. N. A. A. DIRECCIÓN																													
EDAD TELEFONO Fijo Y/O CELULAR MUNICIPIO																													
DIRECCIÓN ELECTRÓNICA																													
11. TIPO DE INFRACCTOR																													
CONDUCTOR <input checked="" type="checkbox"/> PEATÓN PASAJERO																													
12. LICENCIA DE TRANSITO																													
ORG. DE TI. NÚMERO DEL DOCUMENTO																													
13. DATOS DEL PROPIETARIO																													
TIPO DE DOCUMENTO NÚM. DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD																													
C.C. TI. C.E. PASAP																													
14. DATOS DE LA EMPRESA																													
NOMBRE DE LA EMPRESA TARJETA DE OPERACIÓN No.																													
NIT.																													
15. DATOS DEL AGENTE DE TRANSITO																													
APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS PLACA ENTIDAD																													
NOTA: EL AGENTE DE TRANSITO QUE RECIBA DIRECTA O INDIRECTAMENTE DINERO O DÁDNOS PARA RETARDAR O OMITIR ACTO PROPIO DE SU CARGO O DE IGUAL FORMA AL EXTENDER DOCUMENTO PÚBLICO, CONSIGUE UNA FALSEADAD O CALLE TOTALMENTE O PARCIALMENTE LA VERDAD INCURRIRÁ EN LA SANCIÓN PREVISTA EN EL CÓDIGO PENAL (CONCLUSIÓN COHECHO O FALSEADAD DE DOCUMENTO PÚBLICO)																													
16. DATOS DE LA INMOVILIZACIÓN																													
PATIO N° GRUPO NÚMERO CONSECUTIVO N°																													
DIRECCIÓN DEL PATIO: Calle 12 # 21-54 PLACA GRUPO: 2XQ 087 8742																													
17. OBSERVACIONES DEL AGENTE DE TRANSITO																													
El joven no presenta documentos																													
18. DATOS DEL TESTIGO EN CASO DE QUE APLIQUE																													
NOMBRE Y APELLIDOS COMPLETOS C.C. No. DIRECCIÓN TELEFONO																													
FIRMA DEL AGENTE DE TRANSITO FIRMA DEL PRESUNTO INFRACCTOR FIRMA TESTIGO																													
BAJO LA GRAVEDAD DEL DELITO C.C. No. C.C. No.																													

- ORGANISMO DE TRANSITO -